





TE125 2012
SMR125 2012

Ed.00 - 10/2011

Dove non diversamente specificato, i dati e le prescrizioni si riferiscono a tutti i modelli.

PRESENTAZIONE

Benvenuti nella famiglia motociclistica Husqvarna!
La Vostra nuova motocicletta Husqvarna é stata progettata e costruita per essere la migliore della sua categoria. Le istruzioni di questo manuale sono state preparate per fornire una guida semplice e chiara alla manutenzione del motociclo. Per ottenere da esso le migliori prestazioni, si raccomanda di seguire attentamente quanto riportato su questo manuale. In esso sono racchiuse le istruzioni per effettuare le necessarie operazioni di manutenzione. Le riparazioni o le manutenzioni più specifiche o di maggiore entità richiedono il lavoro di meccanici esperti e l'uso di apposite attrezzature. Il Vostro Concessionario Husqvarna ha i ricambi originali, l'esperienza e tutte le attrezzature necessarie per renderVi un ottimo servizio.
Ricordare infine che il "Manuale di uso e manutenzione" deve considerarsi parte integrante del motociclo e come tale rimanere allegato allo stesso anche in caso di rivendita.
Questo motociclo utilizza componenti progettati e realizzati grazie a sistemi e tecnologie d'avanguardia e sperimentati nelle competizioni.
Nelle motociclette da competizione ogni particolare é verificato dopo ogni gara al fine di garantire sempre le migliori prestazioni.
Per il corretto funzionamento del motociclo é necessario attenersi alla tabella di controllo e manutenzione riportata nell'appendice A.

AVVERTENZE IMPORTANTI

1) I modelli **TE** ed **SMR** sono motocicli per impiego STRADALE, garantiti esenti da difetti e coperti da garanzia legale, a condizione che VENGA MANTENUTA LA CONFIGURAZIONE DI SERIE e rispettata la tabella di manutenzione riportata nell'appendice A.

2) I motocicli partecipanti a competizioni di qualunque genere sono esclusi da ogni garanzia, in tutte le loro parti.





IMPORTANTE

Per mantenere la "Garanzia di Funzionamento" del veicolo, il Cliente deve seguire il programma di manutenzione indicato sul libretto di uso e manutenzione eseguendo i tagliandi presso le officine autorizzate HUSQVARNA.
Il costo per la sostituzione dei pezzi e per la manodopera necessaria per rispettare il piano di manutenzione, è a carico del Cliente.
NOTA: la garanzia DECADE in caso di noleggio del motociclo.

Premessa importante

Leggere attentamente il presente manuale prestando particolare attenzione alle note precedute dalle seguenti avvertenze:

ATTENZIONE*: Indica la possibilità di subire gravi lesioni personali fino al rischio di decesso in caso di inosservanza delle istruzioni.
AVVERTENZA*: Indica la possibilità di subire lesioni personali o provocare danni al veicolo in caso di inosservanza delle istruzioni.
Nota*: Fornisce ulteriori utili informazioni.

Sostituzione dei particolari

In caso di sostituzione dei particolari, usare unicamente particolari ORIGINALI Husqvarna.

ATTENZIONE*: Dopo una caduta ispezionare attentamente il motociclo. Assicurarsi che il comando del gas, i freni, la frizione e tutti gli altri principali comandi e componenti non siano stati danneggiati. Guidare un motociclo danneggiato può provocare gravi incidenti.

ATTENZIONE*: Non avviare o operare sul motociclo senza aver indossato un adeguato abbigliamento protettivo. Indossare sempre casco, stivali, guanti, occhiali protettivi ed altro abbigliamento appropriato.

PRECAUZIONI PER I BAMBINI
ATTENZIONE

- **Parcheggiare il veicolo dove non possa essere facilmente urtato o danneggiato.**
  Urti anche involontari possono provocare la caduta del veicolo con conseguente pericolo per le persone, in modo particolare per i bambini.
- **Per evitare cadute accidentali del veicolo, non parcheggiarlo mai su terreno molle o irregolare né sull'asfalto reso rovente dal sole.**
- **Poiché il motore e l'impianto di scarico possono divenire molto caldi, parcheggiare la motocicletta in luoghi dove i pedoni o i bambini non possano facilmente toccarli.**

SOMMARIO

Pag.

Note

- Le indicazioni di destra e sinistra si riferiscono ai due lati del motociclo rispetto al senso di marcia.

- Z: n° denti
- A: Austria
  AUS: Australia
  B: Belgio
  BR: Brasile
  CDN: Canada
  CH: Svizzera
  D: Germania
  E: Spagna
  F: Francia
  FIN: Finlandia
  GB: Gran Bretagna
  I: Italia
  J: Giappone
  USA: Stati Uniti d'America

- Dove non diversamente specificato, i dati e le prescrizioni si riferiscono a tutte le Nazioni.

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Il numero di identificazione del motore è stampigliato sulla parte superiore del carter motore, mentre il numero di matricola del motociclo è stampigliato sul tubo di sterzo del telaio.
Riferite sempre, annotandolo anche sul presente libretto, **il numero stampigliato sul telaio** quando ordinate i ricambi o chiedete informazioni sul vostro motociclo.

NUMERO TELAIO

NUMERO DI IDENTIFICAZIONE DEL MOTOCICLO

Il numero di serie composto da 17 caratteri si trova sul lato destro del cannotto di sterzo.

(●) = Tipo modello
(▲) = Anno modello (2012)
(♦) = N° progressivo

TE

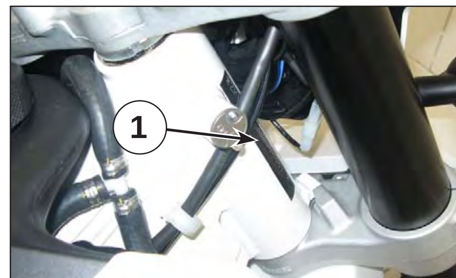
ZKHA500AACV000001

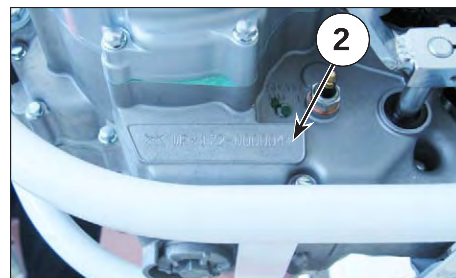
(●) (▲) (♦)

SMR

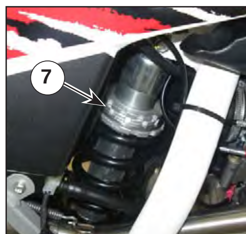
ZKHA500ABCV000001

(●) (▲) (♦)



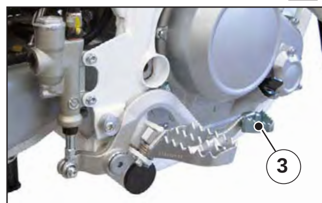


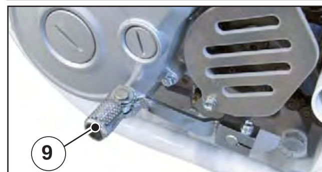
1. Matricola telaio
2. Matricola motore

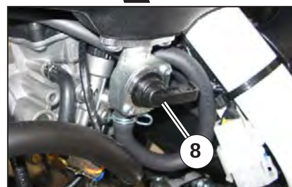


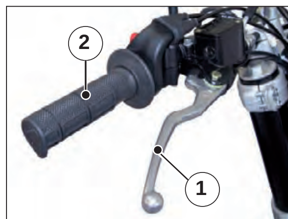




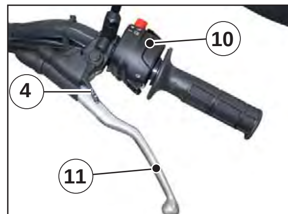












UBICAZIONE COMANDI

1. Leva comando freno anteriore
2. Manopola comando gas
3. Pedale comando freno posteriore
4. Dispositivo starter
5. Tappo serbatoio carburante
6. Commutatore destro (avviamento elettrico motore)
7. Registrazione precarico molla ammortizzatore
8. Rubinetto carburante
9. Pedale comando cambio
10. Commutatore sinistro
11. Leva comando frizione

CHIAVI

Con il motociclo vengono consegnate due chiavi (una di riserva) che consentono di intervenire:

a) sull'interruttore di accensione;
b) bloccasterzo.

DATI TECNICI

MOTORE
Tipo ....monocilindrico a 4 tempi
Raffreddamento ....a liquido con doppio radiatore ed elettroventola
Alesaggio .... mm 52
Corsa ....mm 58,6
Cilindrata ....cm^3 124,45

Rapporto di compressione 11,2:1
Avviamento .... elettrico

DISTRIBUZIONE
Tipo ....monoalbero a camme in testa; comandato da catena; 4 valvole
Gioco valvole (a motore freddo)
Aspirazione...................... 0,10 ÷ 0,14 mm
Scarico .... 0,20 ÷ 0,24 mm

LUBRIFICAZIONE
Tipo ....a carter umido con pompa a lobi e filtro a cartuccia

ACCENSIONE
Tipo .... Elettronica a scarica induttiva con anticipo variabile a controllo digitale
Tipo candela ....NGK CR8E
Distanza elettrodi candela.............0,7 - 0,8 mm

ALIMENTAZIONE
Tipo .... Carburatore Keihin
Getto massimo 122
Getto minimo 35

TRASMISSIONE PRIMARIA
Pignone motore .... Z 24
Corona frizione .... Z 73
Rapporto di trasmissione 3,042

FRIZIONE
Tipo ....multidisco in bagno d'olio

CAMBIO VELOCITÁ
Tipo .... con ingranaggi sempre in presa
Rapporti di trasmissione
1a velocità ....2,833 (z 34/12)
2a velocità ....1,875 (z 30/16)
3a velocità ....1,364 (z 30/22)
4a velocità ....1,143 (z 24/21)
5a velocità ....0,957 (z 22/23)
6a velocità ....0,840 (z 21/25)

TRASMISSIONE SECONDARIA
Pignone uscita cambio ....Z 14
Corona sulla ruota (TE).................... Z 59
Corona sulla ruota (SMR) .... Z 54
Rapporto di trasmissione (TE) 4,214
Rapporto di trasmissione (SMR) 3,857
Dimensioni catena di trasmissione....... 4/8" x1/4"

RAPPORTI TOTALI DI TRASMISSIONE
(TE)
in1a velocità........................... 36,32
in 2a velocità 24,03
in 3a velocità 17,48
in 4a velocità 14,65
in 5a velocità 12,26
in 6a velocità 10,77
(SMR)
in1a velocità........................... 33,24
in 2a velocità 22,00
in 3a velocità 16,00
in 4a velocità 13,41
in 5a velocità 11,22
in 6a velocità 9,86

TELAIO
Tipo monotrave, in tubi a sezione circolare, in acciaio; telaietto posteriore in acciaio.

SOSPENSIONE ANTERIORE
Tipo forcella .... teleidraulica a steli rovesciati e perno avanzato; .... steli ø 40 mm
Corsa sull'asse gambe................... 260 mm

SOSPENSIONE POSTERIORE
Tipo ...progressiva con monoammortizzatore idraulico (regolazione del precarico della molla)
Corsa ruota (TE) .... 290 mm
Corsa ruota (SMR)...................... 282 mm

FRENO ANTERIORE
Tipo ....a disco fisso Ø 260 mm con comando idraulico e pinza flottante

FRENO POSTERIORE
Tipo .. a disco fisso Ø220 mm con comando idraulico e pinza flottante

CERCHI
(TE)
Anteriore................in lega leggera: 1,6"x21"
Posteriore..............in lega leggera: 2,15"x18"
(SMR)
Anteriore...............in lega leggera: 2,50"x17"
Posteriore..............in lega leggera: 3,50"x17"

PNEUMATICI
(TE)
Anteriore. . . . . 90/90x21"
Posteriore . . . . .120/90x18"
(SMR)
Anteriore. . . . . 110/70x17"
Posteriore . . . . .140/70x17"

Pressione di gonfiaggio a freddo (TE)
Anteriore
Solo pilota . . . . .1,2 Kg/cm^2
Pilota e passeggero . . . . .1,5 Kg/cm^2
Posteriore
Solo pilota . . . . .1,5 Kg/cm^2
Pilota e passeggero . . . . .1,8 Kg/cm^2

Pressione di gonfiaggio a freddo (SMR)
Anteriore
Solo pilota . . . . .1,8 Kg/cm^2
Pilota e passeggero . . . . .2,0 Kg/cm^2
Posteriore
Solo pilota . . . . .2,0 Kg/cm^2
Pilota e passeggero . . . . .2,2 Kg/cm^2

DIMENSIONI, PESO, CAPACITÀ
Interasse
(TE) . . . . mm 1450
(SMR). . . . . mm 1465
Lunghezza totale
(TE) . . . . mm 2235
(SMR). . . . . mm 2200
Larghezza massima
(TE) . . . . mm 800
(SMR). . . . . mm 800
Altezza massima
(TE) . . . . mm 1230
(SMR). . . . . mm 1170

Altezza sella
(TE) . . . . mm 930
(SMR). . . . . mm 900
Altezza minima da terra
(TE) . . . . mm 305
(SMR). . . . . mm 255

Peso in ordine di marcia, senza carburante.
(TE) . . . . kg 117
(SMR). . . . . kg 117
Capacità serbatoio carburante
compresa la riserva . . . . .l 9,5
Riserva carburante . . . . .l 2
Capacità circuito di raffreddamento. . . . . l 1,2
Olio nel basamento
Sostituzione olio e filtro . . . . .l. 1,15
Sostituzione olio . . . . .l. 0,95

TABELLA DI LUBRIFICAZIONE, RIFORNIMENTI

Olio lubrificazione motore, cambio, trasmissione primaria. CASTROL POWER 1 RACING 10W-50
Liquido refrigerante motore . . . . CASTROL MOTORCYCLE COOLANT
Liquido impianti frenanti. CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4
Lubrificazione a grasso . . . . CASTROL LM GREASE 2
Lubrificazione catena trasmissione secondaria. . . . . CASTROL CHAIN LUBE RACING
Olio forcella anteriore . . . . CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W
Protettivo contatti elettrici . CASTROL METAL PARTS CLEANER
Turafalle per radiatori. . . . . AREXONS TURAFALLE LIQUIDO

COMANDI

RUBINETTO CARBURANTE
Il rubinetto (1) posto sulla sinistra del serbatoio consta di tre posizioni:
OFF - chiuso; non c'è uscita di carburante;
ON - aperto; il carburante esce dal flusso principale;
RES - riserva; il carburante esce dal flusso di riserva.
Qualora, durante la marcia, si dovessero riscontrare difficoltà di alimentazione porre la levetta del rubinetto in posizione RES. Dopo aver fatto rifornimento, riportare il rubinetto in posizione ON.

CARBURANTE
Il carburante consigliato è benzina SENZA PIOMBO a 98 ottani.

Nota*: Se il motore "batte in testa" utilizzare un'altra marca di benzina o un carburante con n° di ottani più elevato.

ATTENZIONE*: Se il motore continua a "battere in testa" non utilizzarlo ulteriormente; potrebbero verificarsi gravi danni tra i quali il grippaggio.

ATTENZIONE*: La benzina è estremamente infiammabile e può diventare esplosiva in particolari condizioni. Spegnere sempre il motore, non fumare o avvicinare fiamme o scintille nell'area dove si effettua il rifornimento o si conserva il carburante.

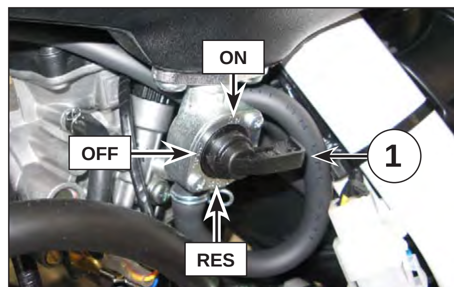
ATTENZIONE*: Non riempire il serbatoio oltre il limite inferiore del bocchettone di carico. Dopo il rifornimento, accertarsi della corretta chiusura del tappo (2) del serbatoio.

CAVALLETTO LATERALE
Ogni motociclo è fornito di un cavalletto laterale (1).

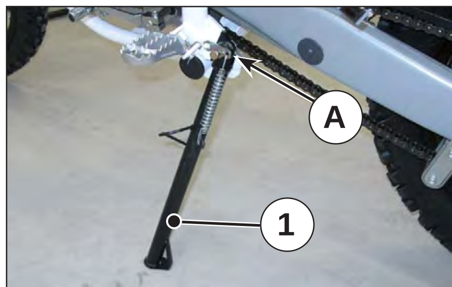
ATTENZIONE*: Il cavalletto è progettato per supportare il SOLO PESO DEL MOTOCICLO. Non sedersi sul veicolo utilizzando il cavalletto come supporto; potrebbero verificarsi delle rotture con conseguenti gravi lesioni personali.

ATTENZIONE*: Il motociclo DEVE essere posto sul cavalletto laterale SOLO DOPO che il pilota è sceso dal veicolo. Il ritorno del cavalletto in posizione sollevata avviene AUTOMATICAMENTE una volta riportato il motociclo dalla posizione di appoggio sul terreno a quella verticale.

Controllare periodicamente il cavalletto laterale (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); verificare che le molle non siano danneggiate e che il cavalletto si muova liberamente. Nel caso il cavalletto fosse rumoroso, lubrificare il perno (A) di fissaggio.







AVVIAMENTO A FREDDO

Per l'avviamento a freddo il motociclo è provvisto di una leva (3) posta sulla sinistra del manubrio. Tirare la leva per attivare lo starter, agire inversamente per chiudere.

STRUMENTO DIGITALE, SPIE

Il motociclo è equipaggiato con uno strumento digitale sul quale sono montate anche 3 spie indicatrici: abbagliante, indicatori di direzione e riserva carburante.

1- Spia BLU "Abbagliante"
2- Spia VERDE "Indicatori di direzione"

Ruotando la chiave di accensione in posizione IGNITION si illumina il display dello strumento (colore ambra).

NOTE
- Ad ogni collegamento con la batteria, per i primi 2 secondi appare la versione del SW di controllo; terminata la fase di controllo, lo strumento visualizza l'ultima funzione impostata.
- Ad ogni spegnimento del motore, cessa la visualizzazione delle funzioni dello strumento.

- Il passaggio da una funzione all'altra ed il relativo azzeramento, deve essere effettuato mediante il tasto SCROLL (A).
- Le funzioni, che si possono selezionare nell'ordine, sono le seguenti:

1- SPEED / ODO (figura 1,pag 11)
2- SPEED / OROLOGIO (figura 2, pag 11)
3- SPEED / TRIP (figura 3, pag 11)
4- SPEED / CRONOMETRO (figura 4, pag 12)
5- SPEED / RPM (Indicazione numerica) (figura 5, pag 12)
6- SPEED / CONTAORE
1- SPEED / ODO (figura 1)
....







1- SPEED (Km/h o mph) / ODO (figura 1)

- SPEED: velocità del veicolo- Indicazione max: 299 Km/h o 299 mph;
- ODO: odometro- Indicazione max: 99999 Km;

Per passare da Km a miles o da miles a Km procedere nel modo seguente:

1) visualizzare la figura 1, spegnere il motore e premere il pulsante SCROLL (A).
2) porre la chiave dell'interruttore di accensione in posizione IGNITION tenendo premuto il pulsante SCROLL (A) fino al momento in cui appare il simbolo "Km/h".
3) di seguito saranno visualizzati alternativamente "Km/h" e "Mph Miles", premere nuovamente il pulsante SCROLL (A) nel momento che viene visualizzata l'unità di misura che si intende utilizzare.

2- SPEED / CLOCK (figura 2)

- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 Km/h o 299 mph;
- CLOCK: orologio- Indicazione da 0:00 a 23:59:59.

Per regolare l'orologio, premere il pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi per incrementare le ore; rilasciato il pulsante, dopo 3 secondi è possibile incrementare i minuti;

3- SPEED / TRIP 1 (figura 3)

- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 Km/h o 299 mph
- TRIP 1: distanza- Indicazione max: 999, 9 Km (il dato verrà perso al distacco della batteria).

Per regolare il TRIP, premere il pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi.







4- SPEED / CRONOMETRO (STP) (figura 4)

- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 Km/h o 299 mph;
- STP 1: tempo di percorrenza Km - mi.
- Indicazione da 0:00 a 99:59:59 (il dato verrà perso al distacco della batteria).

Il contatore STP si attiva premendo, a funzione visualizzata, il tasto pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi.

- 1° intervento: attivazione funzione;
- 2° intervento: stop ai contatori;
- 3° intervento: azzeramento STP;
- 4° intervento: attivazione funzione;
- 5° intervento: stop ai contatori;

....
e così di seguito



5- SPEED / RPM NUMERICO (figura 5)

- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 Km/h o 299 mph
- RPM NUMERICO: MIN. 500, MAX 14250



6- SPEED / CONTAORE

- Conta le ore di funzionamento del motore con cadenza di 30 minuti fino a un massimo di 30 ore (il dato verrà perso al distacco della batteria).
- A funzione visualizzata premendo il tasto pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi si cancellano i dati memorizzati.

COMANDO GAS

La manopola (1) del gas è situata sul lato destro del manubrio. La posizione del comando sul manubrio può essere regolata allentando le due viti di fissaggio.

AVVERTENZA*
Non dimenticare di stringere le viti (A) dopo la regolazione.

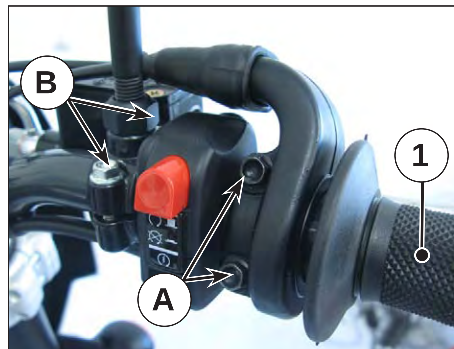
COMANDO FRENO ANTERIORE

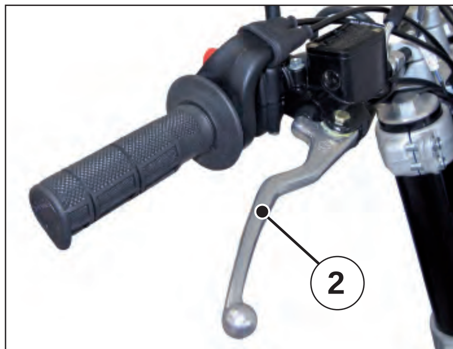
La leva (2) del freno è situata sul lato destro del manubrio. La posizione del comando sul manubrio può essere regolata allentando le due viti di fissaggio.

AVVERTENZA*
Non dimenticare di stringere le viti (B) dopo la regolazione.

INTERRUTTORE DI ACCENSIONE

L'interruttore di accensione consta di due posizioni.
- Dalla posizione OFF, posizione estrazione chiave, ruotare la chiave (1) in senso orario in posizione IGNITION; si avranno inseriti l'accensione, le luci di posizione e gli utilizzatori e si potrà avviare il motociclo;







BLOCCASTERZO

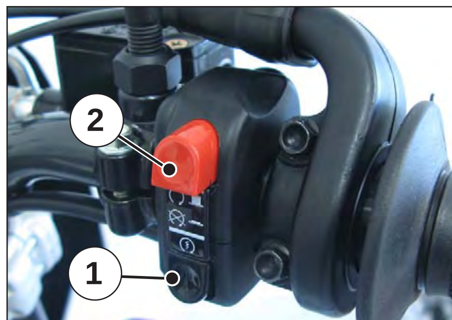
Il motociclo è fornito di un bloccasterzo (1) posto sul lato destro del cannotto di sterzo.
Per bloccare lo sterzo, operare nel modo seguente: girare il manubrio a sinistra, inserire la chiave nella serratura e girarla in senso antiorario. Spingerla verso l'interno e,se necessario, girare il manubrio nei due sensi. Girare la chiave in senso orario ed estrarla dalla serratura.

Per sbloccare lo sterzo, operare inversamente.



COMMUTATORE DESTRO SUL MANUBRIO

Il commutatore destro ha i seguenti comandi:
1) Pulsante avviamento motore
2) Interruttore di EMERGENZA arresto motore.



COMMUTATORE SINISTRO SUL MANUBRIO

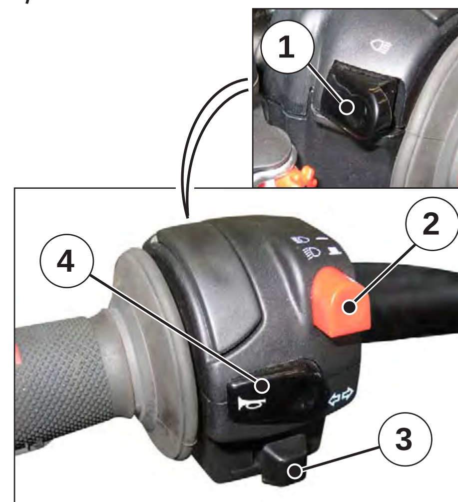
Il commutatore sinistro ha i seguenti comandi:
1) Flash abbagliante (ritorno automatico)

2) Comando selezione luce abbagliante

Comando selezione luce anabbagliante

3) Attivazione indicatori di direzione sinistri (ritorno automatico)
Attivazione indicatori di direzione destri (ritorno automatico)
Per disattivare l'indicatore, premere sulla levetta di comando una volta che è ritornata al centro.

4) Avvisatore acustico



COMANDO FRIZIONE

La leva (1) della frizione è situata sul lato sinistro del manubrio ed è munita di protezione.
La posizione del comando frizione sul manubrio può essere regolata allentando la vite inferiore (A) di fissaggio.

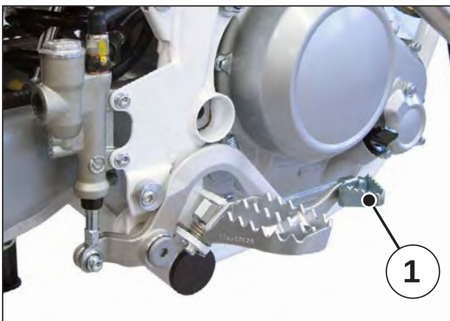
AVVERTENZA*
Non dimenticare di stringere la vite dopo la regolazione.





COMANDO FRENO POSTERIORE

Il pedale (1) di comando del freno posteriore si trova sul lato destro del motociclo. Un interruttore di stop, all'atto della frenata, provoca l'accensione della lampada del fanale posteriore.

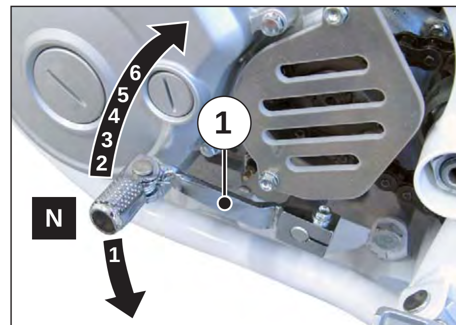


COMANDO CAMBIO

La leva (1) è posta sul lato sinistro del motore. Il pilota, ad ogni cambio di velocità, deve lasciare libero il pedale che tornerà nella sua posizione centrale; la posizione di "folle" (N) si trova tra la prima e la seconda marcia.
Si innesta la prima marcia spingendo in basso la leva; per tutte le altre marce spingerla in alto.
La posizione della leva sull'albero può essere variata. Per effettuare questa operazione occorre allentare la vite, togliere la leva e porla in una nuova posizione sull'albero. Bloccare la vite ad operazione effettuata.

AVVERTENZA*: Non cambiare le marce senza disinnestare la frizione e chiudere il gas. Il motore potrebbe andare "fuorigiri" e subire danni.

ATTENZIONE*: Non rallentare scalando le marce quando ci si trova ad una velocità che potrebbe portare il motore "fuorigiri" oppure far perdere aderenza alla ruota posteriore, se si selezionasse la velocità immediatamente inferiore.



ISTRUZIONI PER L'USO DEL MOTOCICLO

NOTA*: Se non avete confidenza col funzionamento del motociclo, prima di guidarlo, leggete attentamente le istruzioni contenute nel paragrafo "COMANDI".

CONTROLLI PRELIMINARI

Ogniqualvolta si intende usare il motociclo si deve effettuare un controllo generale procedendo alle seguenti verifiche:

- controllare il livello del carburante e dell'olio motore;
- controllare il livello del fluido freni;
- controllare lo sterzo girando il manubrio a fondo corsa in entrambi i sensi;
- controllare la pressione dei pneumatici;
- controllare la tensione della catena;
- controllare ed eventualmente registrare il comando gas;
- ruotare la chiave dell'interruttore di accensione in posizione IGNITION;
- azionare gli indicatori di direzione, e verificare l'accensione della spia;
- verificare l'accensione della luce dello stop posteriore;
- verificare che il display si allumini e che le luci si accendino.

ISTRUZIONI PER IL RODAGGIO

L'esclusività del progetto, l'elevata qualità dei materiali impiegati e l'accuratezza del montaggio, Vi garantiscono comfort sin dal primo momento. Tuttavia, durante i primi 600 Km, dovranno essere SCRUPOLOSAMENTE osservate le seguenti norme in cui la INOSSERVANZA POTRA' PREGIUDICARE LA DURATA E LE PRESTAZIONI DEL MOTOCICLO:

- prima di usare il veicolo riscaldare il motore ad un basso numero di giri;
- evitare le partenze veloci e non far girare il motore ad alti regimi nelle marce basse;
- guidare a velocità moderata sino a quando il motore si sarà riscaldato;
- usare ripetutamente entrambi i freni per rodare le pastiglie ed i dischi;
- evitare di mantenere a lungo la stessa velocità;
- evitare di percorrere lunghi tragitti senza effettuare soste;
- non guidare MAI in discesa con il CAMBIO IN FOLLE ma innestare la marcia in modo da utilizzare il freno motore evitando di conseguenza l'usura rapida delle pastiglie:
- Per i primi 300 km non superare i 6000 giri/min, per i successivi 300 km non superare i 8000 giri/min.

INDIVIDUAZIONE DEGLI INCONVENIENTI DI FUNZIONAMENTO

Il seguente elenco di eventuali inconvenienti di funzionamento serve, in linea generale, per individuarne l'origine ed attuarne il rimedio.

Il motore non si avvia
- Inadeguata tecnica d'avviamento: attenersi a quanto riportato al paragrafo "Avviamento del motore"
- Candela sporca: pulire
- La candela non dà scintilla: regolare la distanza elettrodi
- Motorino d'avviamento difettoso: riparare o sostituire
- Pulsante d'avviamento difettoso: sostituire il commutatore

Il motore stenta ad avviarsi
- Candela sporca o in cattive condizioni: pulire o sostituire

Il motore parte ma il funzionamento é irregolare
- Candela sporca o in cattive condizioni: pulire o sostituire
- Distanza elettrodi candela non adeguata: regolare

La candela si sporca facilmente:
- Candela non adeguata: sostituire

Il motore si surriscalda
- Ostruzioni al flusso d'aria sui radiatori: pulire
- Controllare il corretto funzionamento della ventola e del termointerruttore
- Insufficiente quantità di olio: rabboccare

Il motore é carente di potenza
- Filtro aria sporco: pulire
- Eccessiva distanza elettrodi candela: regolare
- Gioco valvole non corretto: regolare
- Compressione insufficiente: verificarne la causa

Il motore batte in testa
- Forte deposito di carbonio sul cielo del pistone o nella camera di scoppio: pulire
- Candela difettosa o con grado termico errato: sostituire

L'alternatore non carica o carica insufficientemente
- Cavi sul regolatore di tensione mal collegati o in corto circuito: collegare correttamente o sostituire
- Bobina alternatore difettosa: sostituire
- Rotore smagnetizzato: sostituire
- Regolatore di tensione difettoso: sostituire

La batteria si surriscalda
- Regolatore di tensione difettoso: sostituire

Difficoltà ad innestare le marce
- Olio motore con viscosità troppo elevata: sostituire con l'olio prescritto

La frizione slitta
- Carico molle insufficiente: sostituire
- Dischi frizione consumati: sostituire

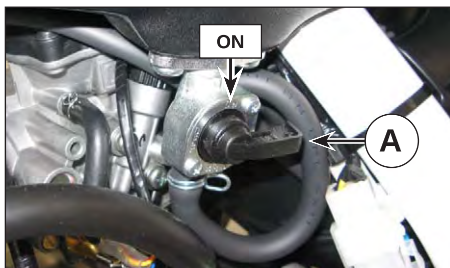
I freni non funzionano adeguatamente
- Pastiglie consumate: sostituire

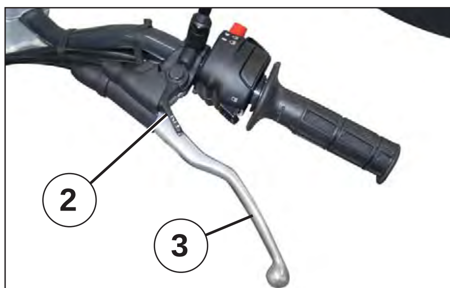


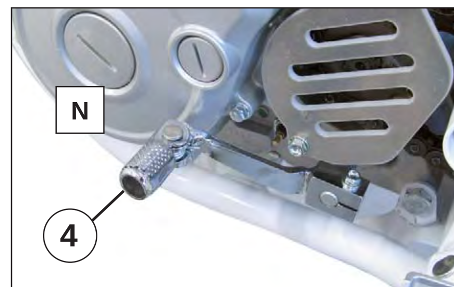
AVVIAMENTO DEL MOTORE

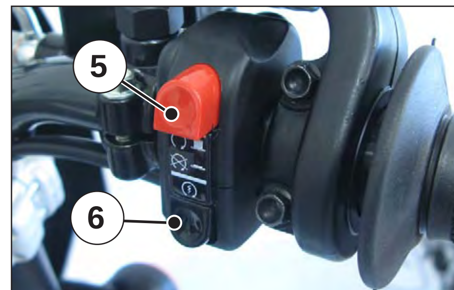
A motore freddo, cioè dopo prolungato fermo del motociclo o in presenza di bassa temperatura ambientale, operare nel modo seguente:

1) porre la chiave (1) dell'interruttore accensione in posizione ON;
2) accertarsi che il rubinetto (A) carburante sia in posizione aperta "ON".
3) tirare la leva (2) dello starter;
4) tirare la leva (3) della frizione;
5) mettere il pedale (4) del cambio in folle e rilasciare la leva della frizione;
6) controllare che il pulsante (5) sia in posizione estratta, quindi premere il pulsante avviamento (6). Riportare la leva (2) dello starter nella posizione iniziale non appena il motore sarà in grado di tenere il minimo. In caso di avviamento a caldo NON utilizzare lo starter. Non far funzionare il motore freddo ad un elevato numero di giri onde permettere il riscaldamento dell'olio e la sua circolazione in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.





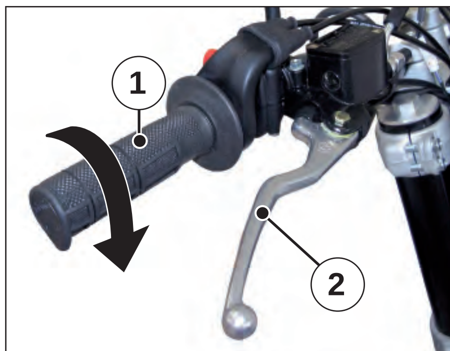


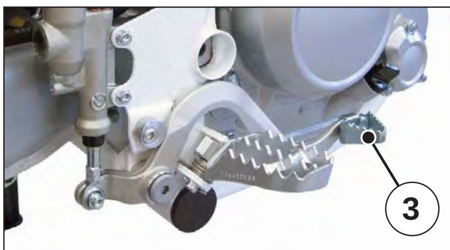


ARRESTO DEL MOTOCICLO E DEL MOTORE

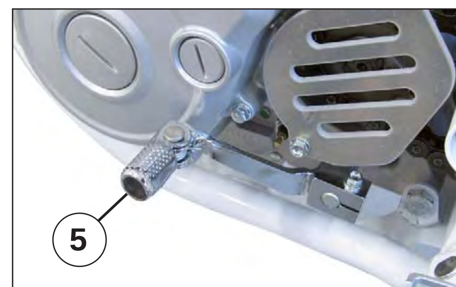
- Chiudere completamente la manopola (1) del gas in modo da far decelerare il motociclo.
- Frenare sia anteriormente (2) che posteriormente (3) mentre si scalano le marce (per una forte decelerazione, agire in modo deciso sul leva e pedale dei freni).
- Una volta arrestato il motociclo, tirare la leva frizione (4) e porre la leva (5) del cambio in posizione di folle.
- Ruotare la chiave di avviamento (6) in posizione OFF (posizione di estrazione chiave).
- Chiudere il rubinetto (7) del carburante (posizione OFF).

ATTENZIONE*: In alcune condizioni può essere utile l'uso indipendente del freno anteriore o di quello posteriore. Usare il freno anteriore con prudenza, specialmente su terreni sdrucciolevoli. L'uso scorretto dei freni può causare gravi incidenti.

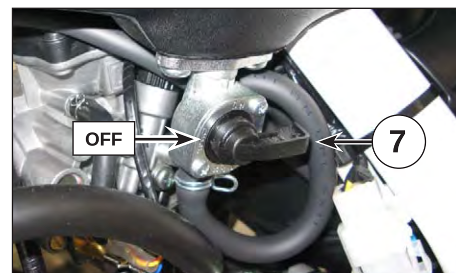








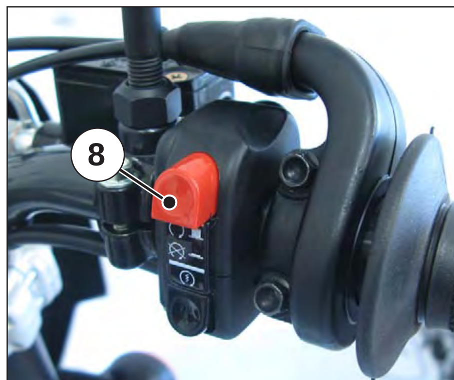




ATTENZIONE*: In caso di bloccaggio del gas in posizione aperta o di altro malfunzionamento che facesse girare il motore in modo incontrollabile, premere IMMEDIATAMENTE il pulsante (8) arresto motore. Mantenere il controllo del motociclo con il normale uso dei freni e dello sterzo mentre si preme il pulsante di arresto.

ARRESTO DEL MOTORE IN EMERGENZA

- Premere il pulsante rosso (8) per arrestare il motore; dopo l'utilizzo riportarlo nuovamente nella posizione "estratta".

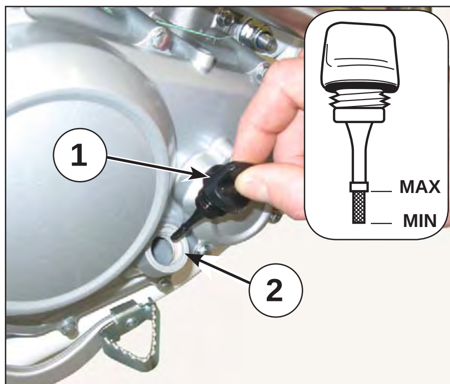


CONTROLLO LIVELLO OLIO

Tenendo il motociclo in piano ed in posizione verticale, controllare il livello dell'olio svitando il tappo con astina graduata (1) inserito sul carter destro del motore. Verificare che il livello si trovi compreso tra le due tacche MIN e MAX. Per effettuare il rabbocco, introdurre l'olio dal foro (2) del tappo.

Nota*: Eseguire questa operazione a motore caldo.

ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare l'olio caldo.

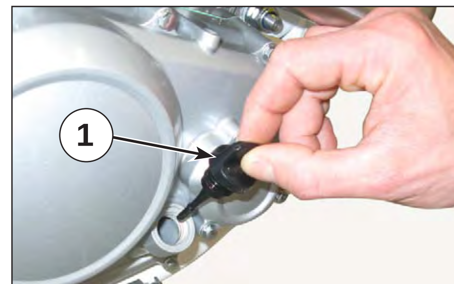


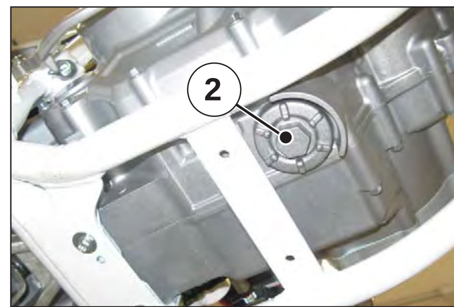
SOSTITUZIONE OLIO MOTORE E PULIZIA - SOSTITUZIONE FILTRI METALLICI ED A CARTUCCIA

ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare l'olio caldo.

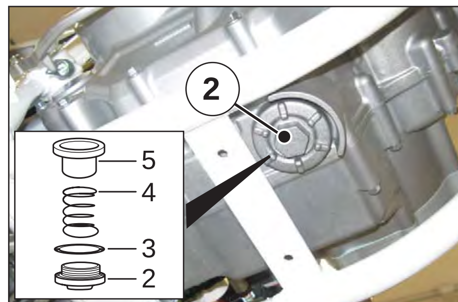
L'operazione dovrà essere effettuata, A MOTORE CALDO, nel modo seguente:

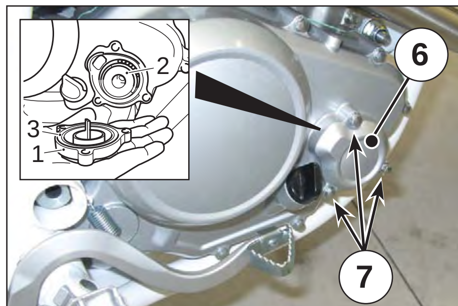
- Togliere il tappo di carico olio (1);
- porre una bacinella sotto il motore;
- togliere il tappo di scarico olio (2);
- evacuare l'olio esausto e pulire la calamita sul tappo (2);





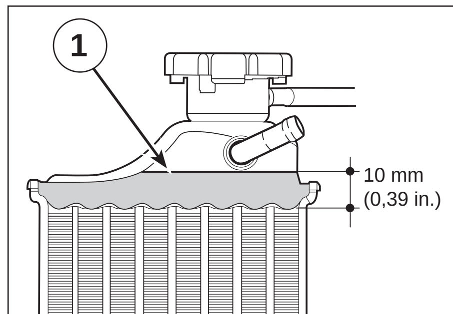
- rimuovere la guarnizione OR (3), la molla (4) e il filtro metallico (5);
- rimuovere il coperchio (6) svitando le viti (7) e rimuovere il filtro (8);
- pulire il filtro metallico (5) con benzina e sostituire il filtro (8);
- controllare le condizioni degli anelli OR, se si presentano rovinati sostituirli, quindi procedere inversamente per il rimontaggio;
- una volta puliti e/o sostituiti i filtri, rimontare il tappo di scarico (2) e versare la prevista quantità di olio.





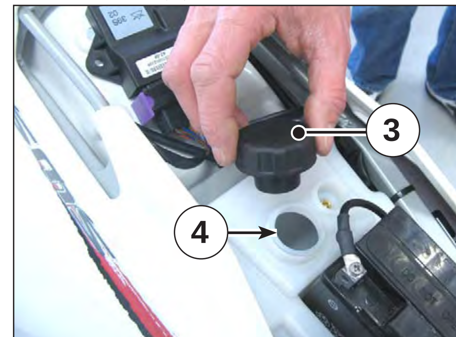
CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Controllare il livello (1) nel radiatore destro a motore freddo e con il motociclo in posizione verticale. Il refrigerante deve trovarsi 10 mm sopra gli elementi quindi rimuovere la sella ruotando in senso antiorario il perno posteriore (2).

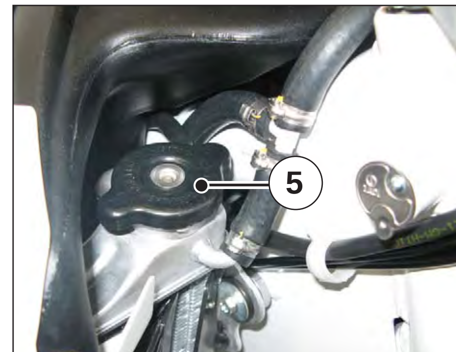




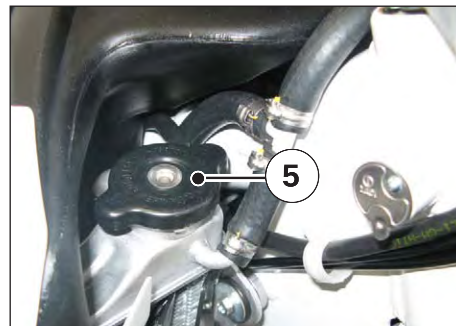
Togliere il tappo (3) del serbatoio di recupero e controllare che il liquido si trovi a circa 80 mm dal bordo superiore del foro (4).

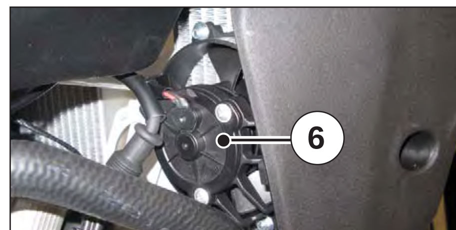


Il tappo (5) del radiatore presenta due posizioni di bloccaggio: la prima serve allo scarico preventivo della pressione esistente nel circuito di raffreddamento.



AVVERTENZA
Non togliere il tappo (5) del radiatore a motore caldo. Si corre il rischio che il liquido fuoriesca e provochi ustioni.
AVVERTENZA
Ricordare che la ventola di raffreddamento (6) può entrare in funzione anche con l'interruttore di accensione in posizione OFF; operare pertanto a debita distanza dalle palette della ventola.
Nota *:
Potrebbero sorgere difficoltà nell'eliminare il liquido da superfici verniciate. Se così fosse, lavare con acqua.



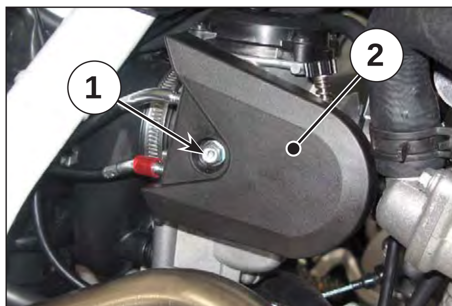


REGOLAZIONE CAVO COMANDO GAS

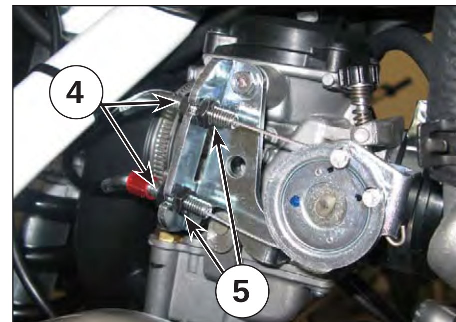
Per verificare la corretta registrazione della trasmissione di comando gas operare nel modo seguente:
- svitare la vite (1) e rimuovere il coperchietto (2) di protezione ;
- Ruotare la manopola (3) accelleratore e controllare che vi sia un gioco di 2 mm circa;
- qualora ciò non avvenisse sbloccare i controdadi (4) e ruotare opportunamente le viti di registro (5) (svitandola si diminuisce il gioco, avvitandola lo si aumenta);
- bloccare nuovamente i controdadi (4):
- rimontare il tutto procedendo in senso inverso.

ATTENZIONE*: Utilizzare il veicolo con il cavo comando gas danneggiato pregiudica notevolmente la sicurezza di guida.

ATTENZIONE*: I gas di scarico contengono monossido di carbonio. Non far girare il motore in luoghi chiusi.



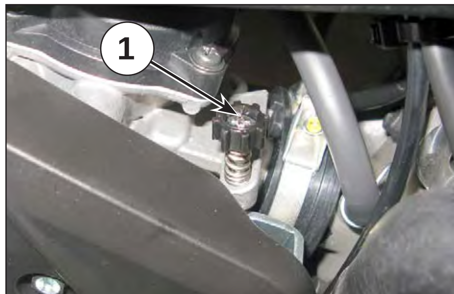




REGISTRAZIONE MINIMO

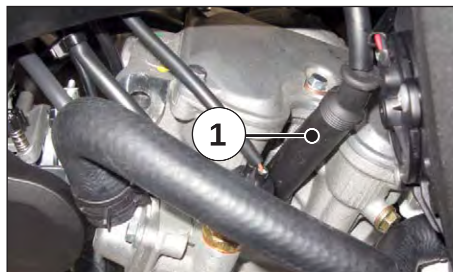
La registrazione del minimo deve essere effettuata solo a motore caldo e con comando gas in posizione chiusa agendo nel modo seguente:

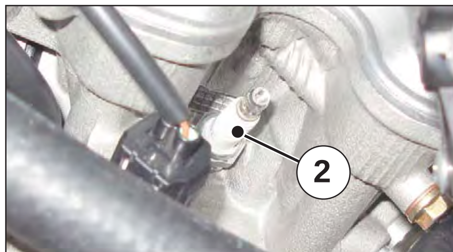
- girare la vite di registro minimo (1) posta sulla destra del veicolo, sul carburatore, sino ad ottenere il minimo di 1750±50 (girare in senso orario per aumentare il regime, in senso antiorario per diminuirlo).



CONTROLLO CANDELA

La distanza fra gli elettrodi della candela (2) deve essere 0,7 ÷ 0,8 mm.
Una distanza maggiore può causare difficoltà di avviamento e sovraccarico della bobina.
Una minore, può causare problemi di accelerazione, di funzionamento al minimo e di prestazioni alle basse velocità.
Pulire lo sporco intorno alla base della candela prima di rimuoverla dopo aver tolto il cappuccio (1).
E' utile esaminare lo stato della candela, subito dopo averla tolta dalla sua sede, poichè i depositi e la colorazione dell'isolante forniscono utili indicazioni.

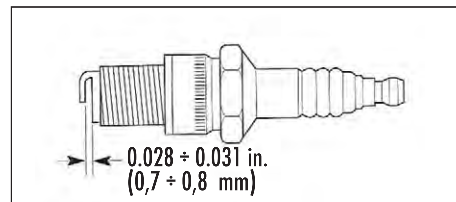




Esatto grado termico:
La punta dell'isolante è secca ed il colore è marrone chiaro o grigio.
Grado termico elevato:
La punta dell'isolante è secca e coperta da incrostazioni scure.
Grado termico basso:
La candela si è surriscaldata e la punta dell'isolante è vetrosa e di colore bianco o grigio.

AVVERTENZA*: Effettuare l'eventuale sostituzione della candela, con una di uguale gradazione, con estrema cautela.

Prima di procedere al rimontaggio, eseguire una accurata pulizia degli elettrodi e dell'isolante usando uno spazzolino metallico. Applicare grasso grafitato sul filetto della candela, avvitarla a mano fino in fondo quindi serrarla alla coppia di 10÷12 Nm. Allentare la candela e serrarla nuovamente a 10÷12 Nm.
La candela che presenti screpolature sull'isolante o che abbia gli elettrodi corrosi, deve essere sostituita.

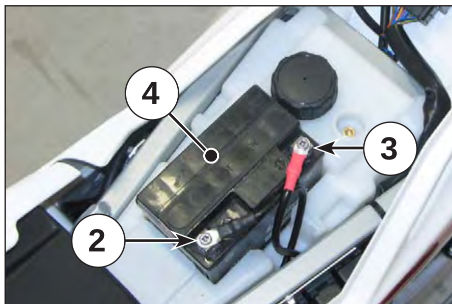


CONTROLLO FILTRO ARIA

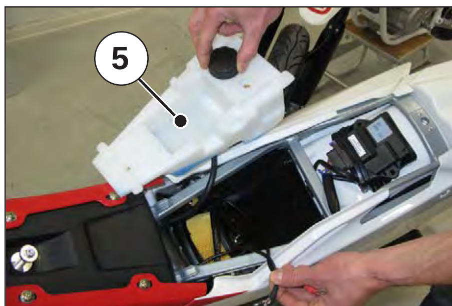
- Rimuovere la sella ruotando in senso antiorario il perno posteriore (1).
- Staccare i cavi (2) e (3) della batteria (4) e rimuoverla.
- Sollevare la vaschetta (5) di recupero liuido di raffreddamento.
- Svitare la vite (6) e rimuovere il filtro (7) con il relativo coperchio (8).
- Controllare lo stato del filtro (7) per pulirlo soffiare con aria compressa dall'interno verso l'esterno; se troppo sporco sostituire.

ATTENZIONE*: il veicolo è dotato di elemento filtrante in carta e quindi non lavabile.

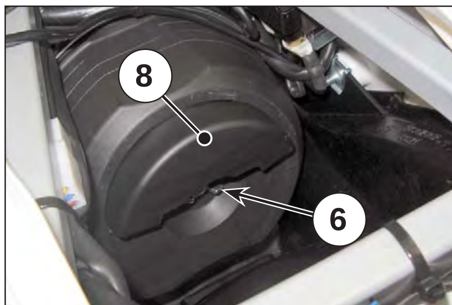
- Rimontare il tutto procedendo inversamente allo smontaggio, facendo attenzione che la base di appoggio del filtro sia pulita.









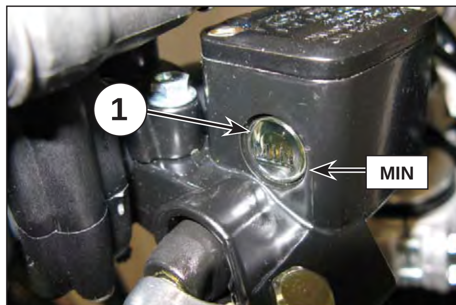


CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO ANTERIORE

Il livello del fluido nel serbatoio della pompa non deve mai trovarsi al di sotto del valore minimo visibile dall'oblò (1) ricavato lateralmente sul corpo pompa.
Un eventuale abbassamento del livello del fluido può permettere l'ingresso di aria nell'impianto con conseguente allungamento della corsa della leva.

ATTENZIONE*: Se la leva del freno risulta troppo "morbida", si è in presenza di aria nella tubazione o di un difetto dell'impianto. Essendo pericoloso guidare il motociclo in queste condizioni, fare immediatamente controllare l'impianto frenante presso il Concessionario Husqvarna.
AVVERTENZA*: Non versare fluido freni su superfici verniciate o lenti (es. di fanali)

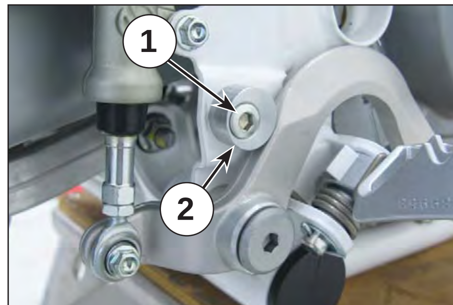
AVVERTENZA*: Non mischiare due tipi di fluido diversi. Se si sceglie di impiegare una diversa marca di fluido, eliminare completamente quello esistente.



AVVERTENZA*: Il fluido freni può causare irritazioni. Evitare il contatto con la pelle e gli occhi. In caso di contatto, pulire completamente la parte colpita e, qualora si trattasse degli occhi, chiamare un medico.

REGISTRAZIONE POSIZIONE PEDALE FRENO POSTERIORE

La posizione del pedale di comando del freno posteriore rispetto all'appoggiapiede, può essere regolata a seconda delle esigenze personali.
Dovendo procedere a tale registrazione operare nel modo seguente:
- allentare la vite (1);
- ruotare la camma (2) per abbassare o alzare della dimensione (A) desiderata del pedale del freno (3);
- a regolazione effettuata serrare nuovamente la vite (1). Dopo aver effettuato questa registrazione, è necessario regolare la corsa a vuoto del pedale, secondo le istruzioni riportate di seguito.

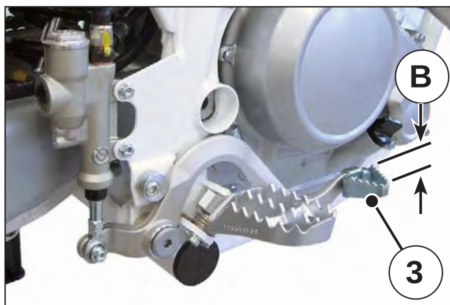


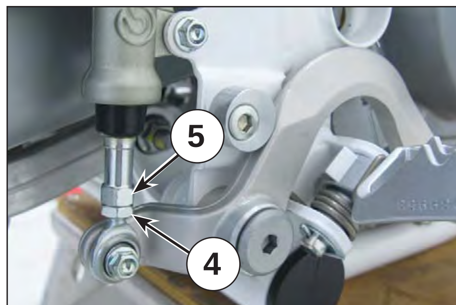


REGISTRAZIONE CORSA A VUOTO FRENO POSTERIORE

Il pedale (3) di comando del freno posteriore, deve avere una corsa a vuoto (B) di 5-10 mm prima di iniziare l'azione frenante.
Qualora ciò non si verificasse, procedere alla registrazione nel modo seguente:
- allentare il dado (4);
- agire sull'astina comando pompa (5) per aumentare o diminuire la corsa a vuoto;
- a operazione effettuata serrare nuovamente il dado (4).

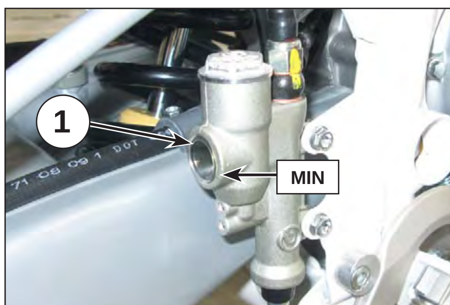
ATTENZIONE *:
La mancanza della corsa a vuoto prescritta provocherà la rapida usura delle pastiglie freno con il conseguente rischio di arrivare alla TOTALE INEFFICIENZA DEL FRENO.





CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO POSTERIORE

Il livello del fluido, visibile dall'oblò (1) deve trovarsi al di sopra della tacca di minimo posta sul serbatoio pompa.
Un eventuale abbassamento del livello del fluido può permettere l'ingresso di aria nell'impianto con conseguente allungamento della corsa della leva.



ATTENZIONE*: Se il pedale del freno risulta troppo "morbido", si è in presenza di aria nella tubazione o di un difetto dell'impianto. Essendo pericoloso guidare il motociclo in queste condizioni, fare immediatamente controllare l'impianto frenante presso il Concessionario Husqvarna.

AVVERTENZA*: Non versare fluido freni su superfici verniciate o lenti (es. di fanali)

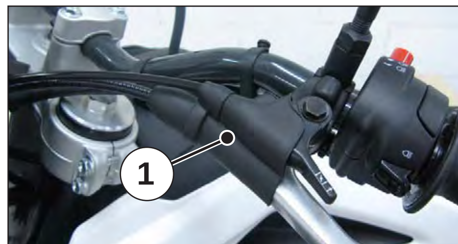
AVVERTENZA*: Non mischiare due tipi di fluido diversi. Se si sceglie di impiegare una diversa marca di fluido, eliminare completamente quello esistente.

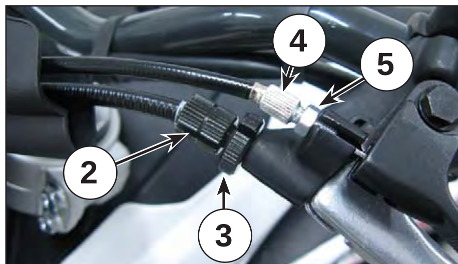
AVVERTENZA*: Il fluido freni può causare irritazioni. Evitare il contatto con la pelle e gli occhi. In caso di contatto, pulire completamente la parte colpita e, qualora si trattasse degli occhi, chiamare un medico.

REGOLAZIONE LEVA COMANDO FRIZIONE

Per la regolazione della frizione è necessario agire sulla tensione del cavo utilizzando il gruppo di registro posizionato sulla leva.

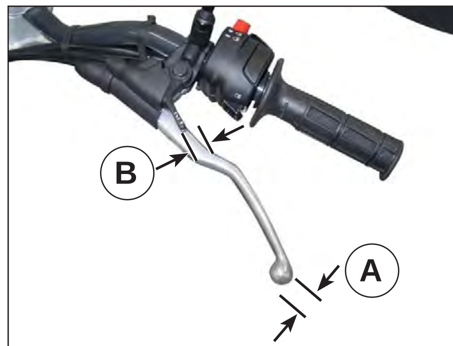
- Rimuovere la protezione in gomma (1).
- Agire sul tenditore (2) sbloccando la controghiera (3).
  La corsa a vuoto (A) deve essere almeno di 10 mm prima di iniziare il disinnesto della frizione.
- Effettuata la regolazione bloccare la controghiera (3) e riposizionare la protezione in gomma (1).





REGOLAZIONE LEVA COMANDO STARTER

- Rimuovere la protezione in gomma (1).
- Agire sul tenditore (4) sbloccando il controdado (4).
  La corsa a vuoto (B) deve essere almeno di 5 mm.
- Effettuata la regolazione bloccare il controdado (5) e riposizionare la protezione in gomma (1).



SOSPENSIONI

La taratura delle sospensioni è stata scelta dopo aver effettuato numerose e severe prove nelle varie condizioni di impiego dei motocicli e si addice all'utilizzo più vario della moto.

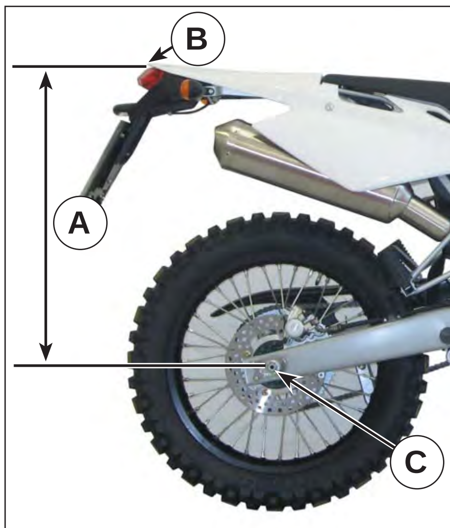
ATTENZIONE*:
Ricordare SEMPRE che i motocicli partecipanti a competizioni di qualunque genere sono esclusi da OGNI GARANZIA, in tutte le loro parti e che modifiche alla configurazione di serie comportano la NON CONFORMITÀ DEL VEICOLO AL TIPO OMOLOGATO rendendolo non idoneo alla circolazione su strade pubbliche e quindi utilizzabile solo in "CIRCUITI CHIUSI" da parte di soggetto in possesso delle necessarie autorizzazioni/ abilitazioni di guida.

REGISTRAZIONE AMMORTIZZATORE

La taratura dell'ammortizzatore è definita per la marcia con il solo pilota più un piccolo bagaglio, pertanto è necessario regolare l'ammortizzatore (precarico molla) in caso di viaggio con il passeggero.

ATTENZIONE*: La regolazione dell'ammortizzatore influisce sulla stabilità e la maneggevolezza del veicolo; si consiglia pertanto di procedere con cautela dopo aver effettuato una variazione della taratura standard.

E' comunque consigliabile, prima di effettuare modifiche, rilevare una quota "A" di riferimento.



B: Altezza superiore parafango posteriore

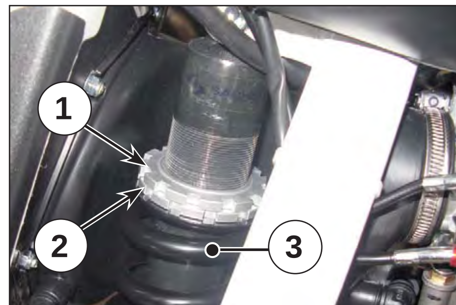
C: asse perno ruota posteriore

REGISTRAZIONE PRECARICO MOLLA AMMORTIZZATORE

Per effettuare l'operazione procedere nel modo seguente:

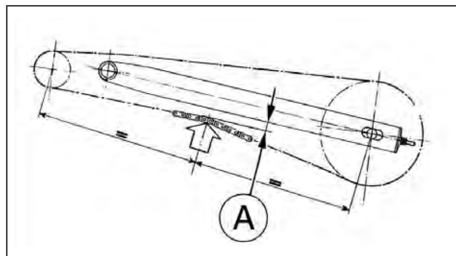
1. Pulire la controghiera (1) e la ghiera di registro (2) della molla (3).
2. Allentare la controghiera per mezzo di una chiave a gancio o con un punzone in alluminio.
3. Ruotare la ghiera di registro sino alla posizione desiderata.
4. Effettuata la registrazione in funzione del vostro peso o dello stile di guida, bloccare fermamente la controghiera (coppia di serraggio 5 Kgm).

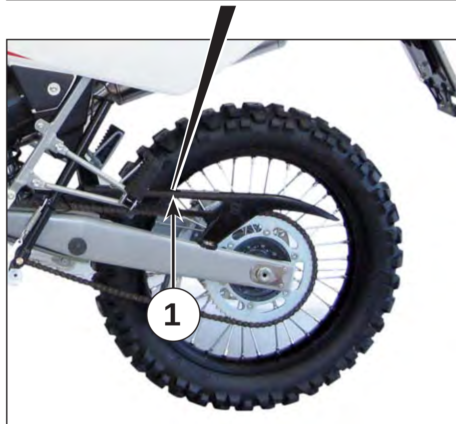
ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare il tubo di scarico caldo quando si registra l'ammortizzatore.



REGISTRAZIONE CATENA

La catena deve essere controllata, registrata e lubrificata in accordo con la "Tabella di manutenzione"; questo per motivi di sicurezza e per prevenire una usura eccessiva. Se la catena si consuma eccessivamente o risulta malregistrata, cioè se è allentata o eccessivamente tesa, può fuoriuscire dalla corona o rompersi.



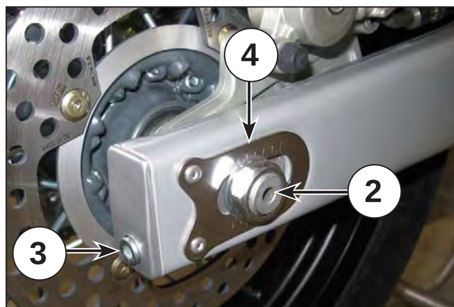


Controllare che la catena abbia una freccia (A) di 12 mm circa come indicato nella targhetta (1) apposta sul carter catena.

Se così non risulta agire in questo modo:

- allentare sul lato destro, con chiave a bussola da 25 mm, il dado (2) di fissaggio del perno ruota;
- agire sui tiranti (3), posti da entrambe i lati del forcellone, utilizzando una chiave a brugola da 6 mm;
- assicurarsi del corretto allineamento del perno ruota facendo riferimento alla scala graduata (4);
- effettuata la regolazione serrare il dado perno ruota (2).

Dopo la regolazione, controllare sempre che la catena abbia una freccia di 12 mm.



LUBRIFICAZIONE CATENA

Lubrificare la catena attenendosi alle istruzioni che seguono.

AVVERTENZA* : Non usare mai grasso per lubrificare la catena. Il grasso causa l'accumulo di polvere e fango che agiscono come abrasivi provocando l'usura rapida della catena, del pignone e della corona.

Lavaggio catena

Lavare con petrolio, se si usa benzina o specialmente trielina bisogna asciugarla e lubrificarla per evitare ossidazioni.

Lubrificazione catena

Lubrificare con un pennello la catena con lubrificante specifico al Bisolfuro di Molibdeno oppure in olio motore ad alta viscosità riscaldato per renderlo fluido.

Nota * : In alternativa è possibile utilizzare idonei lubrificanti spray.

AVVERTENZA*: Il lubrificante per la catena NON deve venire a contatto con il pneumatico o il disco freno posteriori.

Rullo guidacatena, cruna guidacatena, pattino catena

Controllare l'usura dei particolari sopracitati e sostituirli, se necessario.

AVVERTENZA*: Controllare l'allineamento del guidacatena. Nel caso si fosse piegato, potrebbe interferire con la catena provocandone la rapida usura. Si potrebbe inoltre verificare uno "scarrucolare" della catena dal pignone.

1 - Rullo guidacatena
2 - Cruna guidacatena
3 - Pattino catena

SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

Posizionare un blocco o un cavalletto sotto il motore in modo che la ruota anteriore sia sollevata dal terreno.
Allentare le viti (1) che bloccano il perno ruota (2) sui supporti degli steli forcella. Bloccare la testa del perno ruota e contemporaneamente svitare la vite (3) sul lato opposto; sfilare il perno ruota.

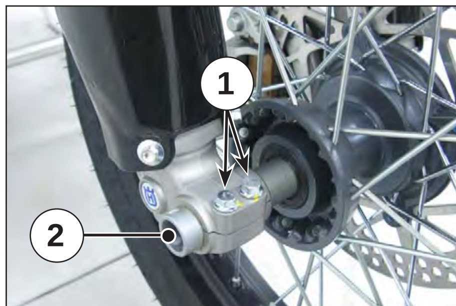
Nota *:
Con la ruota smontata, non tirare la leva del freno per non provocare l'avanzamento dei pistoncini della pinza. Dopo la rimozione, appoggiare la ruota con il disco rivolto verso l'alto.

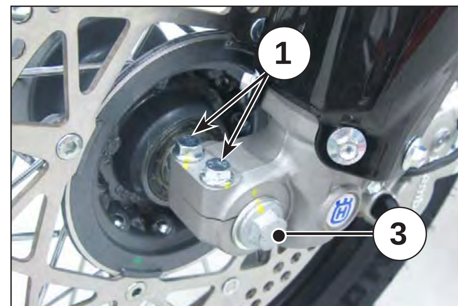
RIMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

Montare il distanziale (D) sinistro sul mozzo ruota.
Inserire la ruota tra gli steli della forcella facendo in modo che il disco freno si inserisca nella pinza.
Inserire dal lato destro il perno ruota (2) precedentemente ingrassato e spingerlo fino a battuta sullo stelo sinistro; mentre si esegue questa operazione, è bene far girare la ruota. Avvitare la vite (3) sul lato sinistro della forcella SENZA bloccarla.
A questo punto eseguire qualche pompaggio, spingendo verso il basso il manubrio fino al punto in cui si può essere certi del perfetto allineamento degli steli forcella. Bloccare: le viti (1) sullo stelo destro, la vite (3) sul lato sinistro e le viti (1) sullo stelo sinistro.

Nota *:
Dopo aver rimontato la ruota, agire sulla leva di comando freno fino a portare le pastiglie a contatto del disco.





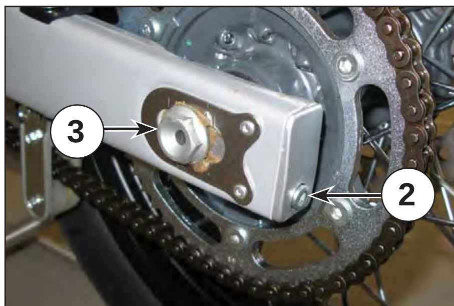


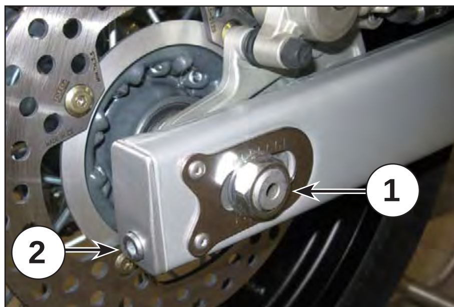
SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE

Posizionare un blocco o un cavalletto sotto il motore in modo che la ruota posteriore sia sollevata dal terreno.
Svitare il dado (1) del perno ruota (3) e sfilare quest'ultimo; non è necessario allentare i tendicatena (2), in questo modo il valore di tensione della catena risulterà inalterato dopo il rimontaggio. Sfilare la ruota completa facendo attenzione ai distanziali posti ai lati del mozzo.
Per il rimontaggio eseguire le operazioni in senso inverso inserendo il disco freno nella pinza.



Nota *:
Con la ruota smontata, non agire sul pedale del freno per non provocare l'avanzamento dei pistoncini della pinza.
Dopo la rimozione, appoggiare la ruota con il disco rivolto verso l'alto.
Dopo aver rimontato la ruota, agire sul pedale di comando fino a portare le pastiglie a contatto del disco.





PNEUMATICI

Abbiate cura di tenere i pneumatici gonfiati sempre alla giusta pressione che deve corrispondere a quella indicata nella tabella "Dati Tecnici" presente nella parte iniziale del manuale.
Effettuate la sostituzione del pneumatico qualora l'usura fosse superiore a quanto riportato nella tabella sottostante.

ALTEZZA MINIMA
DEL BATTISTRADA

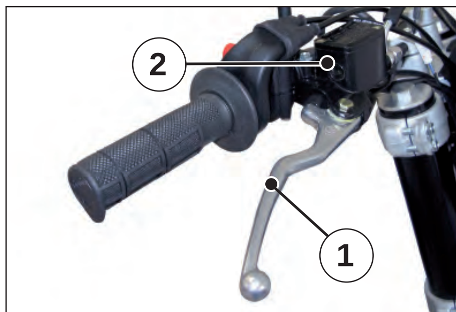
ANTERIORE	3 mm (TE); 2 mm (SMR)
POSTERIORE	3 mm (TE); 2 mm (SMR)

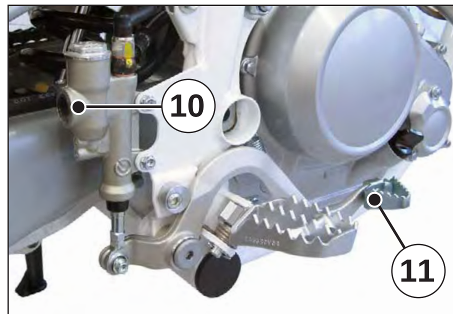
FRENI

I principali componenti dei due impianti sono: la pompa freno con relativa leva (anteriormente) o pedale (posteriormente), la tubazione, la pinza ed il disco.

LEGENDA
1. Leva comando freno anteriore
2. Pompa freno anteriore con serbatoio olio
3. Tubazione anteriore
4. Pinza freno anteriore
5. Disco freno anteriore
6. Serbatoio olio freno posteriore
7. Tubazione posteriore
8. Pinza freno posteriore
9. Disco freno posteriore
10. Pompa freno posteriore
11. Pedale comando freno posteriore

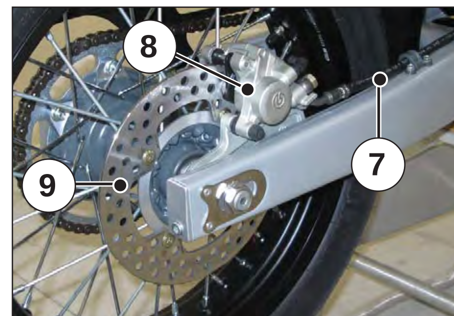






CONTROLLO IMPIANTO FRENANTE
Controllare periodicamete l'impianto frenante secondo le scadenze indicate sulla "Scheda di manutenzione periodica".

ATTENZIONE *:
Controllare periodicamente le tubazioni di collegamento (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); se le tubazioni (3) e (7) presentano segni di usura o crepe, sarà opportuna la loro sostituzione.



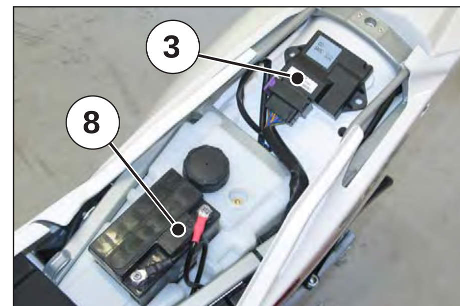
UBICAZIONE COMPONENTI ELETTRICI

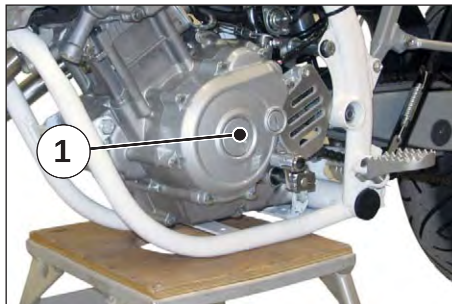
L'impianto di accensione è composto dai seguenti elementi:

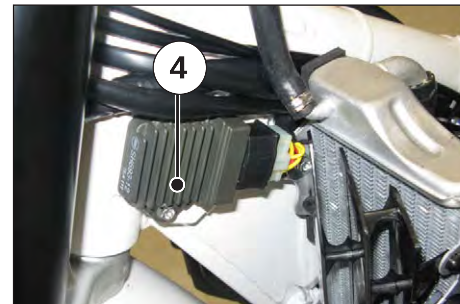
- Generatore (1) all'interno del coperchio del semicarter sinistro;
- Bobina elettronica (2) sotto il serbatoio carburante;
- Centralina elettronica (3) sotto la sella;
- Regolatore di tensione (4) sul lato sinistro del telaio vicino al canotto di sterzo.
- Candela accensione (5) sulla destra della testa cilindro;
- Motorino di avviamento da 12V- 700W (6) dietro al cilindro motore;
- Teleruttore avviamento elettrico (7) con relativi fusibili posto sul lato destro del telaietto posteriore;

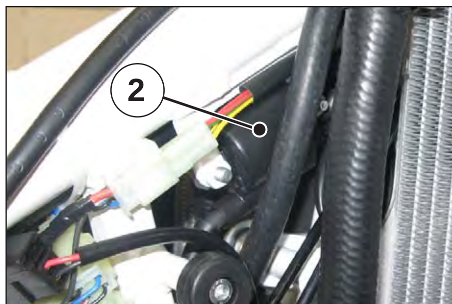
L'impianto elettrico è composto dai seguenti elementi:

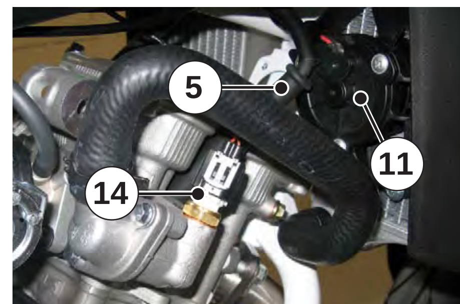
- Batteria 12V-14Ah (8) sotto la sella;
- Dispositivo intermittenza lampeggiatori (9) posto sul lato sinistro del telaietto posteriore;
- Rele posti sul lato sinistro del telaietto posteriore;
  - Relè (10) elettroventola;
  - Relè (10A) avvisatore acustico, indicatori di direzione, luci stop, luci anabbaglianti, luci abbaglianti;
- Elettroventola (11);
- Fusibile (12) posto sulla piastra portautenze lato sinistro telaietto;
  Fusibile 30A - protezione elettroventola.
- Sensore temperatura aria (13) posto all'interno della scatola filtro sotto il teleruttore di avviamento.
- Sensore (14) temperatura refrigerante;
- Proiettore (15) con lampada alogena biluce da 12V-35/35W e lampada luce di posizione da 12V-5W;
- Fanale posteriore (16) a led;
- Indicatori di direzione (17) da 12V-10W;
- Riscaldatore (18) posto sul lato sinistro del carburatore.
- Avvisatore acustico (19) posto sul lato anteriore destro vicino al radiatore.











BATTERIA

La batteria, di tipo sigillato, non necessita di manutenzione. Qualora si riscontrassero perdite di elettrolita o inconvenienti all'impianto elettrico, rivolgetevi al Concessionario HUSQVARNA.
Nel caso il veicolo debba rimanere inutilizzato per lunghi periodi, si consiglia di scollegare la batteria dall'impianto elettrico e conservarla al riparo dall'umidità.

- Dopo un uso intensivo della batteria, è consigliabile un ciclo di carica lenta (1.4A per 10 ore per batteria 12V-14Ah).
- La ricarica rapida è consigliata solo in situazioni di estrema necessità in quanto si riduce drasticamente la vita degli elementi in piombo (2.5A per 2 ore per batteria 12V-14Ah).

RICARICA BATTERIA

Per accedere alla batteria (2), è necessario:

- Rimuovere la sella ruotando in senso antiorario il perno posteriore (1);
- rimuovere per primo il cavo negativo NERO o BLU poi quello positivo ROSSO (in fase di rimontaggio, collegare per primo il cavo positivo ROSSO poi quello negativo NERO o BLU);
- estrarre la batteria (2) dal proprio alloggiamento.

Verificare, con l'ausilio di un voltmetro, che la tensione della stessa non sia inferiore a 12.5V.
In caso contrario, la batteria necessita di un ciclo di ricarica.

Utilizzando un caricabatteria a tensione costante, collegare per primo il cavo positivo ROSSO al morsetto positivo della batteria poi quello negativo NERO o BLU al morsetto negativo della stessa.

La tensione di riposo si regola su un valore costante solo dopo alcune ore,pertanto si consiglia di NON misurarla subito dopo aver caricato o scaricato la batteria.

Verificare sempre lo stato di carica della batteria prima di reinstallarla sul veicolo.

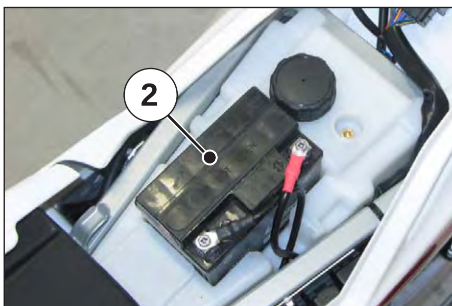
La batteria deve essere tenuta pulita ed i terminali ingrassati.

ATTENZIONE*: La batteria contiene acido solforico. Evitare il contatto con pelle, occhi e abiti.
Antidoto:
ESTERNAMENTE: - Sciacquare con acqua.
INTERNAMENTE: - Bevete grandi quantità di latte o acqua. Dopo il latte, prendete magnesia, uova sbattute o olio vegetale. Chiamate subito un medico.
Occhi: sciacquare con acqua per 15 minuti almeno e chiamate un medico.

ATTENZIONE*: La batteria in caso di inutilizzo deve comunque essere ricaricatacon ciclo di carica lento (1.4 A per 10 ore per batteria 12V-14Ah) almeno ogni 3 settimane.

ATTENZIONE*: Le batterie producono gas esplosivi, date aria quindi quando caricate o usate la batteria in ambienti chiusi. Quando usate un carica-batteria, collegate la batteria al caricatore prima di accenderlo. Questa pratica evita la formazione di scintille in corrispondenza dei terminali della batteria che, potrebbero incendiare i gas contenuti nella batteria.





SOSTITUZIONE LAMPADINE PROIETTORE

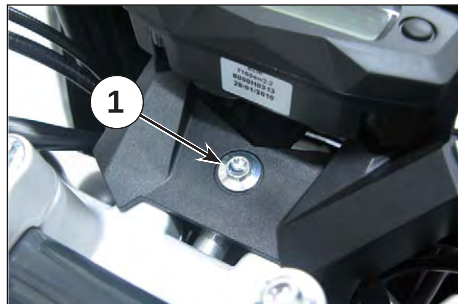
Per accedere alle lampadine del proiettore, occorre procedere nel modo seguente:

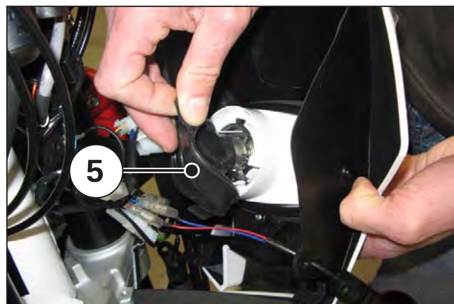
- Svitare la vite (1) e rimuovere il cupolino (2) completo di faro (3);
- staccare il connettore (4) dalla lampada;
- togliere la cuffia in gomma (5);
- sganciare le mollette (6) di ritegno lampada e estrarre la lampadina (7);

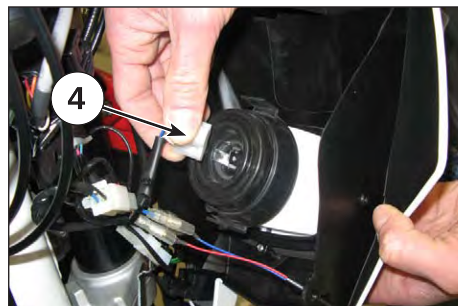
Nota*:
La lampada (7) del proiettore anteriore è di tipo alogeno; durante la sostituzione occorre prestare attenzione a non toccare con le mani nude la parte in vetro.

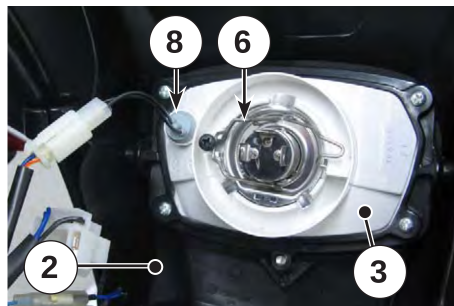
Per sostituire la lampada della luce di posizione (8) è sufficiente sfilarla dalla calotta interna.
Effettuata la sostituzione, procedere al rimontaggio agendo in senso inverso.











FANALE POSTERIORE

Il fanale posteriore (1) è del tipo a LED; in caso di non funzionamento deve essere sostituito.

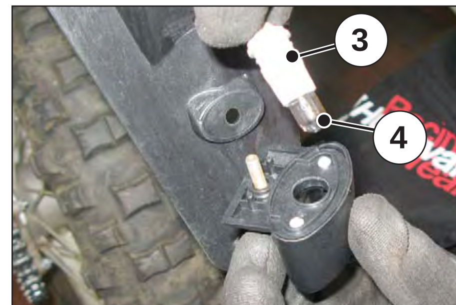


SOSTITUZIONE LAMPADA LUCE TARGA

- Svitare la vite (1) e staccare la luce targa (2) dal parafango;
- estrarre il portalampada (3) con la lampadina (4) dal suporto;
- tirare la lampadina (4) per sfilarla dal portalampada;

Effettuata la sostituzione, procedere inversamente per il rimontaggio.





REGISTRAZIONE FANALE ANTERIORE

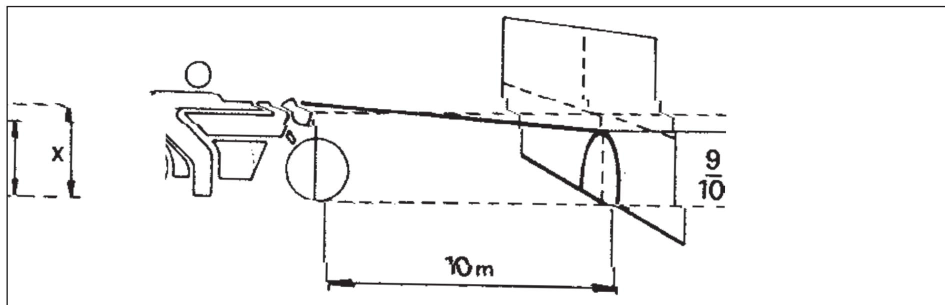
Per controllare se il fanale è orientato nel modo corretto mettere il motociclo, con in pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale.
Di fronte ad una parete o ad uno schermo, distante da esso 10 metri, tracciare una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del fanale ed una verticale in linea con l'asse longitudinale del veicolo.

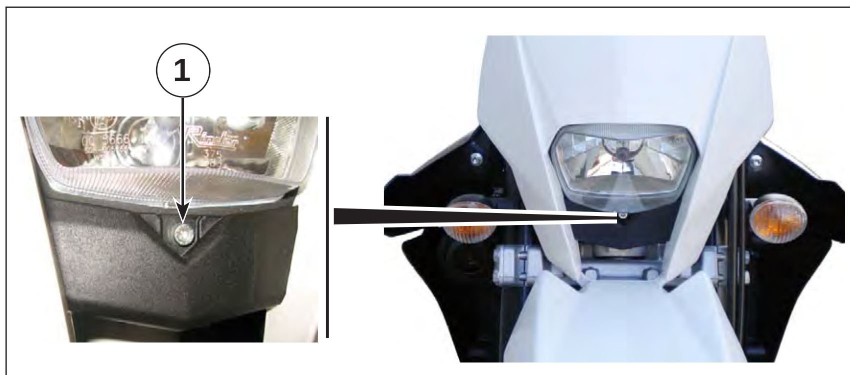
Effettuare il controllo possibilmente nella penombra.
Accendendo la luce abbagliante il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a 9/10 dell'altezza da terra del centro del proiettore.

L'eventuale rettifica dell'orientamento si può effettuare agendo come segue:

- Agire sulla vite (1) di regolazione;
  avvitando il fascio luminoso si abbassa;
  svitando il fascio luminoso si alza.

Effettuata la regolazione, procedere inversamente per il rimontaggio.





APPENDICE

INATTIVITA' PROLUNGATA

Dovendo lasciare inattivo il motociclo per un certo periodo di tempo, effettuare la seguente preparazione:

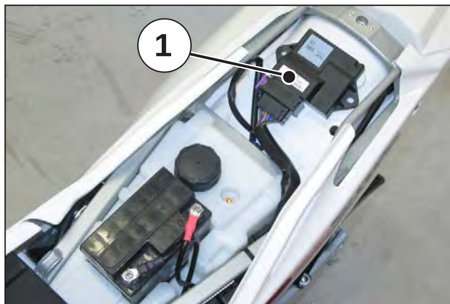
- Pulire completamente il motociclo.
- Scaricare il carburante dal serbatoio.
- Riempire il serbatoio con carburante miscelato ad uno stabilizzatore

ATTENZIONE *:
Non disperdere il carburante eliminato nell'ambiente e far girare il motore all'aria aperta, non in ambienti chiusi.

- Lubrificare la catena della trasmissione secondaria e tutte le trasmissioni flessibili.
- Per evitare la formazione di ruggine spruzzare olio su tutte le superfici metalliche non verniciate. Evitare che le parti in gomma o i freni entrino a contatto con l'olio.
- Porre il motociclo su un supporto o un cavalletto in modo che entrambe le ruote siano sollevate da terra (nel caso non si potesse procedere in questo modo, mettere delle assi sotto le ruote per evitare che i pneumatici rimangano a contatto con l'umidità).
- Mettere una busta di plastica sopra il tubo di scarico per evitare che entri umidità.
- Coprire il motociclo per proteggerlo da polvere e sporcizia.

Per rimettere in attività il motociclo, procedere come segue:

- Accertarsi che la candela sia serrata .
- Riempire il serbatoio carburante.
- Far girare il motore per scaldare l'olio dopodichè scaricare quest'ultimo.
- Versare olio fresco nel carter.
- Controllare tutti i punti richiamati nella sezione "Controlli e Registrazioni" (Appendice A).
- Lubrificare tutti i punti richiamati nella sezione "Lubrificazione" (Appendice A).





PULIZIA

Premesso che, prima del lavaggio del motociclo, è necessario proteggere opportunamente dall'acqua le seguenti parti:
a) Apertura posteriore dello scarico;
b) Aspirazione filtro aria;

EVITARE DI INSISTERE CON GETTI D'ACQUA O D'ARIA AD ALTA PRESSIONE sulle PARTI ELETTRICHE, specialmente la centralina elettronica (1) e il cruscotto (2).

Dopo il lavaggio:

- Lubrificare i punti riportati nella "tabella di manutenzione" (Appendice A).
- Effettuare un breve riscaldamento del motore
- Prima di guidare il motociclo, provare i freni.

ATTENZIONE* : Non lubrificare o passare cera sui dischi freno per non provocare una perdita di efficienza dell'impianto frenante con conseguente rischio di incidente. Pulire il disco con solventi tipo acetone.

OPERAZIONI DI PRECONSEGNA

Descrizione	Operazione	Preconsegna
Olio motore	Controllo livello	❏
Olio miscela benzina	Controllo livello	❏ ❊
Liquido di raffreddamento	Controllo / Ripristino livello	❏
Impianto raffreddamento	Controllo perdite	❏
Elettroventole	Controllo funzionamento	❏ ❊❊
Candele	Controllo / Sostituzione	❏
Corpo farfallato / Carburatore	Controllo e Regolazione	❏
Fluido freni e frizione	Controllo livello	❏
Freni / Frizione	Controllo funzionalità	❏
Freni / Frizione	Controllo circuito	❏
Comando acceleratore	Controllo funzionalità	❏
Comando acceleratore	Verifica/regolazione gioco	❏
Comando starter	Controllo funzionalità	❏
Trasmissioni e com. fless.	Controllo / Regolazione	❏
Catena di trasmissione	Controllo / Regolazione	❏

Descrizione	Operazione	Preconsegna
Pneumatici	Controllo pressione	❏
Cavalletto laterale	Controllo funzionalità	❏
Interrutt. cavall. laterale	Controllo funzionalità	❏
Impianto elettrico	Controllo funzionalità	❏
Strumentazione	Controllo funzionalità	❏
Luci / segnali visivi	Controllo funzionalità	❏
Avvisatore acustico	Controllo funzionalità	❏
Fanale anteriore	Controllo funzionalità	❏
Interruttore accensione	Controllo funzionalità	❏
Serrature	Controllo funzionalità	❏
Serraggio viti e dadi	Controllo / serraggio	❏
Fascette stringitubo	Controllo / serraggio	❏
Lubrificazione generale		❏
Collaudo generale		❏

❊ : presenti solo sui motocicli con motore a 2 tempi

❊❊ : presente solo su alcuni modelli

INDICE ALFABETICO





EN



TE125 2012
SMR125 2012

Ed.00 - 10/2011

Unless specified, data and prescription are referred to all the models.

PRESENTATION

Welcome to the Husqvarna motorcycling Family!
Your new Husqvarna motorcycle is designed and manufactured to be the best in its field. The instructions in this book have been prepared to provide a simple and understandable guide for your motorcycle's operation and care. Follow the instructions carefully to obtain maximum performance and your personal motorcycling pleasure. Your owner's manual contains instructions for owner care and maintenance. The main repair or maintenance work requires the attention of a skilled mechanic and the use of special tools and equipment. Your Husqvarna Dealer has the facilities, experience and original parts necessary to properly render this valuable service.

This "Owner's Manual" is part and parcel of the motorcycle, hence, it shall remain with the motorcycle even when sold to another user.

This motorcycle uses components designed thanks to systems and state-of-the-art technologies which are thereafter tested in competitions.
In racing motorcycles, every detail is verified after each race in order to always guarantee better performance.
To ensure trouble-free operation of the vehicle, it is necessary to follow the maintenance and inspection table found under Appendix A.

IMPORTANT NOTICES

1) TE and **SMR** models are STREET LEGAL motorcycles; they are guaranteed exempt from functional defects and covered with legal guarantee, as far as the STANDARD CONFIGURATION IS MAINTAINED and the suggested maintenance table, shown in Appendix A, is observed.

2) All the motorcycles and any of their parts used in competitions of any type are excluded from the warranty.

TE



EN

IMPORTANT

In order to maintain the vehicle's "Guarantee of Functionality", the client must follow the maintenance programme indicated in the user's manual by carrying out maintenance inspections at authorised HUSQVARNA dealers.
The cost for changing parts and for the labour necessary in order to comply with the maintenance plan is charged to the Client.
NOTE: the warranty is NULL AND VOID if the motorcycle is rented.

Important Notice

Read this manual carefully and pay special attention to statements preceded by the following words:

WARNING*: Indicates the possibility of severe personal injury or death if instructions are not followed.
CAUTION*: Indicates the possibility of personal injury or vehicle damage if instructions are not followed.
Note*: Gives helpful information.

Parts Replacement

When parts replacement is required, use only Husqvarna ORIGINAL parts.

WARNING*: After a crash, inspect the motorcycle carefully. Make sure that the throttle, brake, clutch and all other systems are undamaged. Riding with a damaged motorcycle can lead to a serious accident.

WARNING*: Never attempt to start or operate your motorcycle unless you are wearing appropriate protective clothing. Always wear a motorcycle helmet, boots, gloves, goggles and other appropriate protective clothing.

PRECAUTIONS FOR CHILDREN
WARNING

- **Park the vehicle where it is unlikely to be bumped into or damaged.**
  Even slight or involuntary bumps can cause the vehicle to tip over, with subsequent risk of serious harm to people or children.
- **To prevent the vehicle from tipping over, never park it on soft or uneven ground, nor on asphalt strongly heated by the sun.**
- **Engine and exhaust pipes become very hot during riding. Always park your motorcycle where people or children can not easily reach these parts, in order to avoid serious scalds.**

SUMMARY

Page

Note

- References to the “left” or “right” of the motorcycle are considered from the point of view of a person facing forward.

- Z: number of teeth
- A: Austria
  AUS: Australia
  B: Belgium
  BR: Brazil
  CDN: Canada
  CH: Switzerland
  D: Germany
  E: Spain
  F: France
  FIN: Finland
  GB: Great Britain
  I: Italy
  J: Japan
  USA: United States of America

- Unless otherwise specified, all the data and the instructions are referred to any and all Countries.

IDENTIFICATION DATA

The engine identification number is stamped at the top of the crankcase, while vehicle serial number or Vehicle Identification Number is stamped on the steering head tube.

Always quote **the number stamped on the frame** when ordering spare parts or requesting further details about your vehicle and note it on this booklet.

CHASSIS NUMBER

VEHICLE IDENTIFICATION NUMBER (V.I.N.)

The full 17-digit serial, or Vehicle Identification Number, is stamped on the steering tube (R.H. side).

(●) = Model designation
(▲) = Model Year (2012)
(♦) = Progressive no.

TE

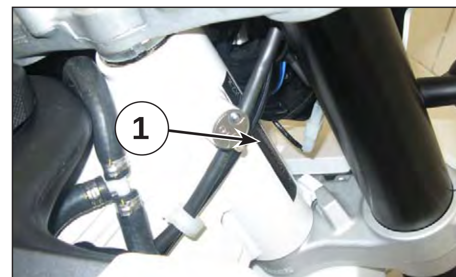
ZKHA500AACV000001

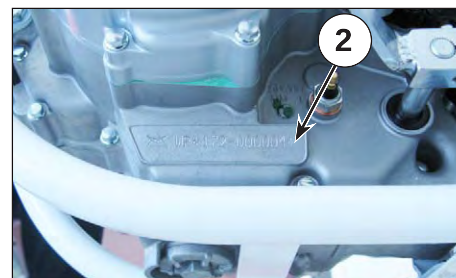
(●) A500AA (▲) C (♦) 000001

SMR

ZKHA500ABCV000001

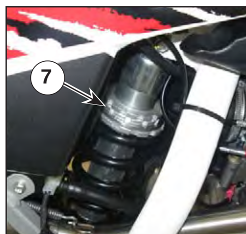
(●) A500AB (▲) C (♦) 000001





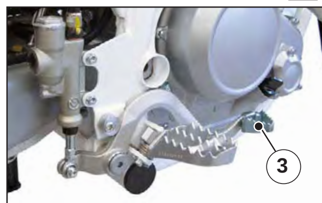
1. Chassis serial number
2. Engine serial number

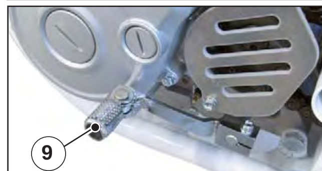
EN

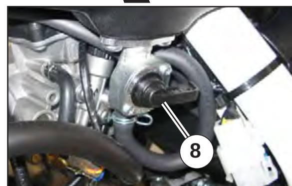


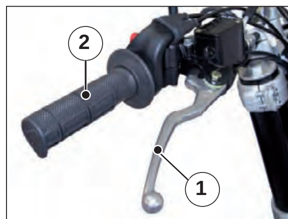




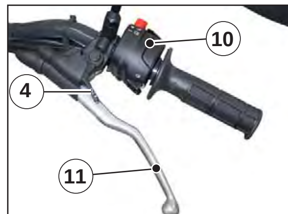












CONTROLS LOCATION

1. Front brake lever
2. Throttle twistgrip
3. Rear brake control pedal
4. Starting device
5. Fuel tank filler cap
6. R.H. switch (engine electric starting)
7. Rear shock absorber spring preload adjuster
8. Fuel cock
9. Gear shift pedal
10. L.H. switch
11. Clutch control lever

KEYS

Two keys are supplied with the motorcycle (one of them is a spare key) to be used:
a) on ignition switch;
b) on steering lock.

TECHNICAL DATA

ENGINE
Type . . . . single cylinder, 4 stroke
Cooling . . . . Liquid with double radiator and heater fan
Bore . . . . 2.05 in. (52 mm)
Stroke. . . . . .2.31 in. (58,6 mm)
Displacement . . . . .7.591 cu.in. (124,45 cm^3)
Compression ratio 11.2:1
Starting . . . . electric

TIMING SYSTEM
Type single overhead camshaft; chain operated; 4 valve
Valve clearance (with engine cold)
Intake. . . . . . . .0.0039 ÷ 0.0055 in. (0,10 ÷ 0,14 mm)
Exhaust. . . . . . .0.0079 ÷ 0.0094 in. (0,20 ÷ 0,24 mm)

LUBRICATION
Type . . . . .wet sump with cartridge lobes and filters

IGNITION
Type . . . . .Electronic, inductive with adjustable advance (digital control)
Spark plug type . . . . NGK CR8E
Spark plug gap . . . . .0.027 ÷ 0.031 in. (0,7 ÷ 0,8 mm)

FUEL SYSTEM
Type . . . . .Keihin carburettor
High speed jet. 122
Low speed jet 35

PRIMARY DRIVE
Drive pinion gear . . . . Z 24
Clutch ring gear . . . . Z 73
Transmission ratio 3.042

CLUTCH
Type . . . . .oil bath multiple disc clutch

TRANSMISSION
Type . . . . .constant mesh gear type
Transmission ratio
1st gear . . . . .2.833 (z 34/12)
2nd gear. . . . . .1.875 (z 30/16)
3rd gear . . . . .1.364 (z 30/22)
4th gear . . . . .1.143 (z 24/21)
5th gear . . . . .0.957 (z 22/23)
6th gear . . . . .0.840 (z 21/25)

SECONDARY DRIVE
Transmission sprocket . . . . .Z 14
Rear wheel sprocket (TE). Z 59
Rear wheel sprocket (SMR) . . . . Z 54
Transmission ratio (TE) 4.214
Transmission ratio (SMR) 3.857
Transmission chain dimensions . . . . 4/8" x1/4"

FINAL RATIOS
(TE)
1st gear 36.32
2nd gear. 24.03
3rd gear 17.48
4th gear 14.65
5th gear 12.26
6th gear 10.77
(SMR)
1st gear 33.24
2nd gear. 22.00
3rd gear 16.00
4th gear 13.41
5th gear 11.22
6th gear 9.86

CHASSIS
Type single frame, in circular sectioned tubes, in steel; rear steel chassis.

FRONT SUSPENSION
Type "Upside-down" telescopic hydraulic front fork with advanced axle; . . . . tubes ø 1.75 in. (40 mm)
Travel . . . . 10.24 in. (260 mm)

REAR SUSPENSION
Type . . progressive with hydraulic single shock absorber (spring preload adjustment)
Wheel travel (TE) . . . . 11.42 in.(290 mm)
Wheel travel (SMR). . . . . 11.10 in. (282 mm)

FRONT BRAKE
Type . . . . fixed disc Ø 10.24 in. (260 mm) with hydraulic control and floating calliper

REAR BRAKE
Type . . . .fixed disc Ø 8.66 in. (220 mm) with hydraulic control and floating calliper

RIMS
(TE)
Front. . . . . .in light alloy: 1.6"x21"
Rear . . . . .in light alloy: 2.15"x18"
FINAL RATIOS (SMR)
Front. .in light alloy: 2.50"x17"
Rear . . . . .in light alloy: 3.50"x17"

TYRES
(TE)
Front. . . . . 90/90x21″
Rear . . . . 120/90x18″
FINAL RATIOS (SMR)
Front. . . . . 110/70x17″
Rear . . . . 140/70x17″

Cold tyre pressure (TE)
Front
Rider only. . . . . .17.07 psi (1,2 kg/cm²)
Rider and passenger . . . . .21.5 psi (1,5 kg/cm²)
Rear
Rider only. . . . . .21.33 psi (1,5 kg/cm²)
Rider and passenger . . . . .25.5 psi (1,8 kg/cm²)

Cold tyre pressure (SMR)
Front
Rider only. . . . . .25.5 psi (1,8 kg/cm²)
Rider and passenger . . . . .28.5 psi (2,0 kg/cm²)
Rear
Rider only. . . . . .28.5 psi (2,0 kg/cm²)
Rider and passenger . . . . .31.5 psi (2,2 kg/cm²)

DIMENSION, WEIGHT, CAPACITY
Wheelbase
(TE) . . . . 57.09 in. (1450 mm)
(SMR). . . . . 57.68 in. (1465 mm)
Overall length
(TE) . . . . 87.99 in. (2235 mm)
(SMR). . . . . 86.61 in. (2200 mm)
Overall width
(TE) . . . . 31.50 in. (800 mm)
(SMR). . . . . 31.50 in. (800 mm)

Overall height
(TE) . . . . 48.43 in. (1230 mm)
(SMR). 46.06 in. (1170 mm)
Saddle height
(TE) . . . . 36.61 in. (930 mm)
(SMR). . . . . 35.43 in. (900 mm)
Minimum ground clearance
(TE) . . . . 12.01 in. (305 mm)
(SMR). . . . . 10.04 in. (255 mm)

Kerb weight, without fuel.
(TE) . . . . .257.94 lb (117 kg)
(SMR). . . . . .257.94 lb (117 kg)
Fuel tank capacity
reserve included . . . . 2.09 gal. (9,5 l)
Fuel reserve . . . . .0,44 gal. (2 l)
Coolant capacity . . . . 0,31 gal. (1,2 l)
Transmission oil
Oil and oil filter replacement. . . . . . . 0.25 gal. (1,15 l)
Oil replacement. . . . . 0.21 gal. (0,95 l)

TABLE FOR LUBRICATION, SUPPLIES

Engine, gearbox and primary drive lubricating oil. . . . . .CASTROL POWER 1 RACING 10W-50
Engine coolant . . . . .CASTROL MOTORCYCLE COOLANT
Brake system fluid . . . . .CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4
Grease lubrication. . . . . CASTROL LM GREASE 2
Final drive chain lubrication .CASTROL CHAIN LUBE RACING
Front fork oil. . . . . CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W
Electric contact protection . CASTROL METAL PARTS CLEANER
Fillers for radiator. . . . . AREXONS TURAFALLE LIQUIDO

CONTROLS

FUEL COCK
The cock (1) set on tank left-hand side has three positions:
OFF - closed; no fuel outlet;
ON - open; fuel outflows from the main flow;
RES - reserve; fuel outflows from the reserve flow.
If you start running out of fuel while riding, set the fuel cock lever to RES. After fuelling up, set the cock lever back to ON.

FUEL
Recommended fuel: premium grade UNLEADED fuel (R.O.N. 98).

Note*: If the engine "knocks", change fuel brand or use a higher octane rating fuel.

WARNING*: Do not continue operation if the engine pings or knocks. The engine will be damaged and could seize.

WARNING*: Fuel is extremely flammable and can be explosive under certain conditions. Always stop the engine and do not smoke or allow flames or sparks in the area where the motorcycle is refuelled or fuel is stored.

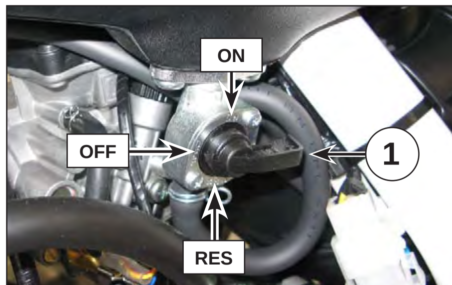
WARNING*: Do not overfill the tank. Refer to the lower mark on filler. After refuelling, make sure the tank cap (2) is closed securely.

SIDE STAND
A side stand (1) is supplied with every motorcycle.

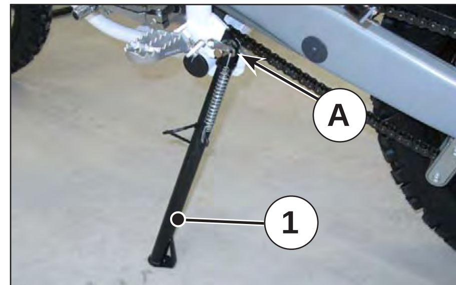
WARNING*: The stand is designed to support the WEIGHT of the MOTORCYCLE ONLY. Do not sit astride the motorcycle using the stand for support as this could cause structural failure to the stand resulting in serious injury.

WARNING*: The motorcycle MUST be set on the side stand ONLY AFTER the rider has got off the vehicle. Stand AUTOMATICALLY folds back to rest position once the vehicle is vertical, no longer resting on the ground.

Periodically check the side stand (see "Scheduled Maintenance Chart"); make sure that the springs are not damaged and the side stand freely moves. If the side stand is noisy, lubricate the fastening pivot (A).







COLD START

For engine cold starting, the motorcycle features a lever (3) on the left-hand side of the handlebar. Pull the lever to open the starting device, vice versa to close it.

DIGITAL DASHBOARD, WARNING LIGHTS

The motorcycle is fitted with a digital dashboard on which 3 warning lights are also available: high beam, turning indicators and fuel reserve.

1- BLUE warning light “High beam”
2- GREEN warning light “Turning indicators”

When the ignition key is turned to the IGNITION position, the dashboard display lights up (amber colour).

NOTES
- At every connection with the battery, the dashboard shows the version of the test SW for the first 2 seconds; after the check routine, the dashboard shows the last planned function.
- When the engine is turned off, the dashboard does not show any functions.
- To select dashboard functions and reset functions, use the SCROLL button (A)

- The functions, which can be selected in this sequence, are as follows:

1- SPEED / ODO (figure 1, pág. 11)
2- SPEED / CLOCK (figure 2, page 11)
3- SPEED / TRIP (figure 3, page 11)
4- SPEED / LAP TIMER (figure 4, page 12)
5- SPEED / RPM (engine r.p.m. numerical value) (figure 5, page 12)
6- SPEED / HOUR COUNTER
1- SPEED / ODO (figure 1)
....







1- SPEED (km/h or mph) / ODO (figure 1)

- SPEED: vehicle speed - maximum value: 299 Km/h or 299 mph;
- ODO: odometer- maximum value: 99999 km or 62136.50 mi;

To change unit from kilometres to miles or miles to kilometres, proceed as follows:
1) set to figure 1, turn the key to OFF and push SCROLL (A);
2) place the ignition key in the IGNITION position and hold down the SCROLL button (A) until the word "Km/h" is displayed;
3) the display will now alternate between "Km/h" and "Mph Miles", push the SCROLL button (A) again while the desired unit is displayed.



2- SPEED / CLOCK (figure 2)

- SPEED: speed - maximum value: 299 Km/h or 299 mph;
- CLOCK: clock - reading from 0:00 to 23:59:59.

To reset the clock, push the SCROLL button (A) and hold for more than 3 seconds in order to increase the hour value; release the button then, after 3 seconds, it is possible to increase the minutes value;



3- SPEED / TRIP 1 (figure 3)

- SPEED: speed - maximum value: 299 Km/h or 299 mph
- TRIP 1: distance- maximum value: 999.9 Km or 621.31 mi (data will be lost after disconnecting the battery).

To reset TRIP, push the SCROLL button (A) and hold for more than 3 seconds.



4- SPEED / LAP TIMER (STP) (figure 4)

- SPEED: speed - maximum value: 299 Km/h or 299 mph;
- STP 1: miles/kilometres covered time
- Reading from 0:00 to 99:59:59 (data will be lost after disconnecting the battery).

To activate the function STP, push the SCROLL button (A) and hold for more than 3 seconds.

- 1st step: activate function;
- 2nd step: stop counters
- 3rd step: reset STP;
- 4th step: activate function;
- 5th step: stop counters

....

and so on



5- SPEED / NUMBER of RPM (figure 5)

- SPEED: speed - maximum value: 299 Km/h or 299 mph
- NUMBER OF RPM: MIN. 500, MAX 14,250



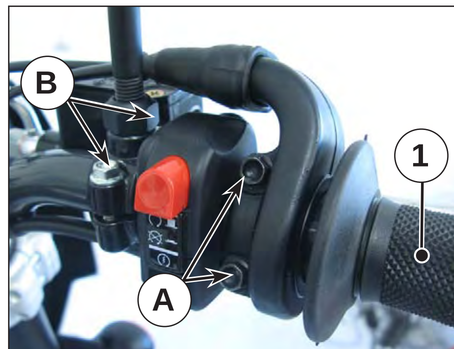
6- SPEED / HOUR COUNTER

- It counts the engine running hours in 30-minute intervals up to 30 hours maximum (the information will be lost when battery is disconnected).
- While the function is displayed press the SCROLL (A) key for over 3 seconds to delete the data stored.

THROTTLE CONTROL

The throttle twistgrip (1) is located on the right-hand side of the handlebar. The position of the throttle control can be adjusted by loosening the two retaining screws.

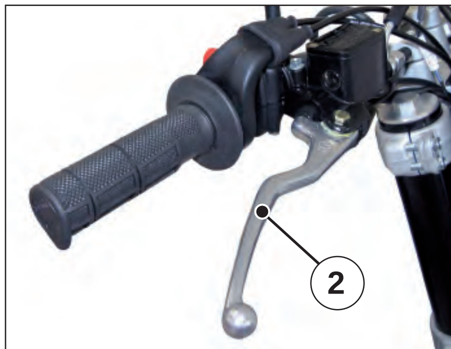
CAUTION*
Do not forget to tighten the screws (A) after the adjustment.



FRONT BRAKE CONTROL

The brake control lever (2) is located on the right-hand side of the handlebar. The position of the throttle control can be adjusted by loosening the two retaining screws.

CAUTION*
Do not forget to tighten the screws (B) after the adjustment.



IGNITION SWITCH

The ignition switch has two positions.

- From the OFF position, i.e. where you can remove the key, turn the key (1) clockwise to IGNITION; ignition, parking lights and utilities are hence activated and the engine can be started;



STEERING LOCK

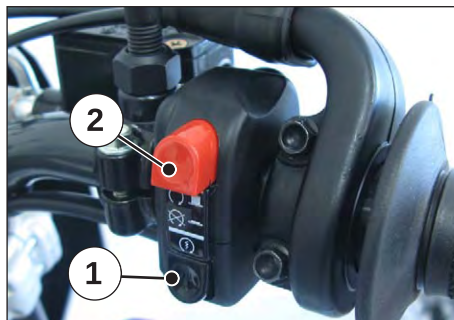
The motorcycle is equipped with a steering lock (1) on the R.H. side of the steering head tube.
To lock it, proceed as follows:
turn the handlebar to the left, place the key in the switch and turn counter clockwise. Push the key in (if necessary, turn handlebar in both directions). Turn the key clockwise and remove it from the switch.

To unlock the steering, reverse the above procedure.



RIGHT-HAND HANDLEBAR SWITCH

The right-hand switch features the following controls:
1) Engine start button
2) Engine KILL SWITCH.



L.H. HANDLEBAR SWITCH

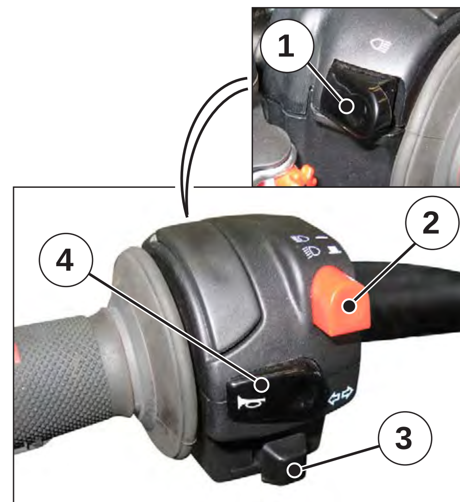
The left-hand handlebar switch contains the following commands:
1) High beam flasher (self-cancelling)

2) High beam

Low beam

3) Left-hand turning indicators (self-cancelling)
Right-hand turning indicators (self-cancelling)
To deactivate the turning indicators, press the control lever after it is returned to the centre.

4) Warning horn



CLUTCH CONTROL

The clutch lever (1) is located on the left-hand side of the handlebar and is protected against dirt.
The clutch control position on the handlebar can be adjusted by loosening the lower retaining screw (A).

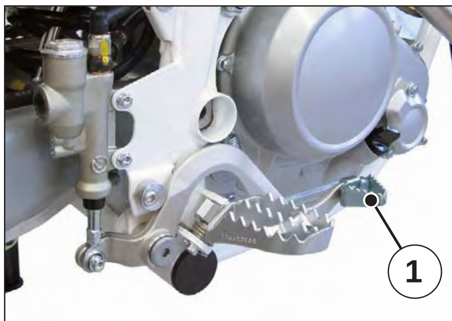
CAUTION*
Do not forget to tighten the screw after the adjustment.





REAR BRAKE CONTROL

The rear brake control (1) is placed on the right-hand side of the motorcycle. On models TE and SMR a stop switch, during the braking action, causes the stop light on the tail light to come on.

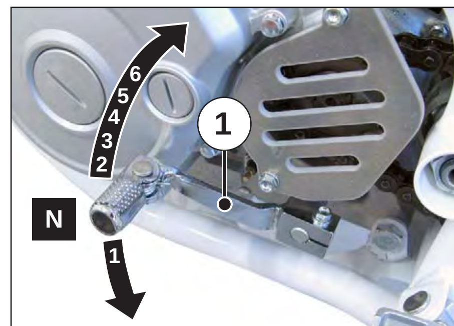


GEAR SHIFT CONTROL

The lever (1) is placed on the left-hand side of the engine. The operator must release the lever after each gear change to allow it to return to its central position. Neutral position (N) is between the first and second gears.
First gear is engaged by pushing the lever downwards; for other gears push it upwards.
The position of the gear shift lever on the shaft can be varied as follows: loosen the screw, pull the lever out, and place the lever in a new position on the shaft.
Tighten the screw once operation is completed.

CAUTION*: Do not shift gears without disengaging the clutch and closing the throttle. The engine could be damaged by overspeed.

WARNING*: Do not downshift when travelling at a speed that would force the engine to overrev in the next lower gear, or cause the rear wheel to lose grip.



INSTRUCTIONS FOR USING THE MOTORCYCLE

NOTE*: If you are not familiar with the motorcycle operation, read paragraphs on "CONTROLS" before riding this motorcycle.

PRE-RIDE CHECKS

Any time you ride your motorcycle, make a general inspection first and proceed to check the following:
- check fuel level and engine oil level;
- check brake fluid level;
- check the steering by turning the handlebar both ways, fully home;
- check the tyre pressure;
- check the chain tension;
- check the throttle twistgrip and adjust it, if necessary;
- turn the ignition switch to IGNITION position;
- operate the turning indicators and check that the warning light comes on;
- check if the rear stop light is functioning;
- check that the display lights up and the lights turn on.

INSTRUCTIONS FOR RUNNING-IN

The exclusivity of the design, coupled to the high quality of the materials used and the accuracy of the assembly, guarantee the higher comfort right from the start. However, when running for the first 600 Km (372.82 mi.), SCRUPULOUSLY follow the rules mentioned herebelow. Please note that FAILURE TO COMPLY WITH THESE RULES MAY COMPROMISE THE LIFE AND THE PERFORMANCE OF THE MOTORCYCLE:

- warm up the engine by running at low revs before using the motorcycle;
- avoid quick starts and never rev up the engine when in low gear;
- ride at low speed until the engine is warmed up;
- apply both brakes several times to settle the pads and the discs;
- do not maintain the same speed for a long time;
- do not ride for a long time without stopping;
- NEVER drive downhill with GEARBOX IN NEUTRAL, but shift into gear to brake with the engine if necessary, thus preventing the fast wear of the brake pads:
- Do not exceed 6000 RPM for the first 300 km (186.41 mi.) and do not rev up over 8000 RPM for the following 300 km (186.41 mi.).

TROUBLESHOOTING

The following list is used for troubleshooting and to find the necessary remedies.

The engine does not start
- the starting procedures are not correctly followed: follow the instructions given on paragraph "Starting the engine"
- dirty spark plug: clean
- the spark plug does not spark: adjust the electrodes gap
- faulty starter motor: repair or replace;
- faulty start button: replace the switch

The engine has starting troubles
- dirty or worn out spark plug: clean or replace

The engine starts, but it is erratic
- dirty or worn out spark plug: clean or replace
- faulty spark plug electrode gap: adjust;

The spark plug gets easily dirt:
- unfit spark plug: replace

The engine overheats
- the air flow on the radiators is blocked: clean
- Check fan and thermal switch for proper operation
- insufficient quantity of oil: top up

The engine lacks power
- dirty air filter: clean
- the spark plug electrode gap is too large: adjust;
- incorrect valve clearance: adjust;
- insufficient compression: check for the cause

The engine knocks
- excessive carbon deposit on the piston crown, or in the combustion chamber: clean
- faulty spark plug or wrong heat rating: replace

The alternator fails to charge, or its charge is insufficient
- the cables on the voltage regulator are badly connected, or in short-circuit: correctly connect, or replace
- faulty alternator coil: replace
- de-magnetised alternator rotor: replace
- faulty voltage regulator: replace

The battery overheats
- faulty voltage regulator: replace

Difficulty in shifting gears
- engine oil with too high viscosity rating: replace with the recommended oil

The clutch slips
- insufficient spring load: replace
- worn-out clutch plates: replace

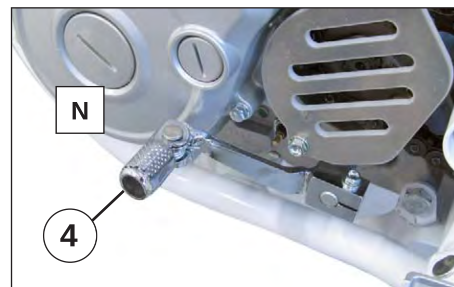
Faulty brakes
- worn-out pads: replace

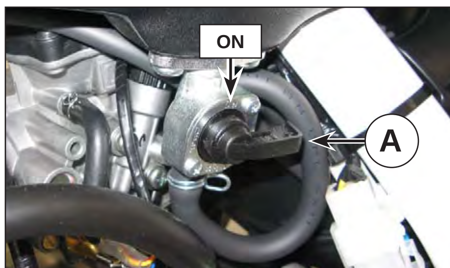
STARTING THE ENGINE

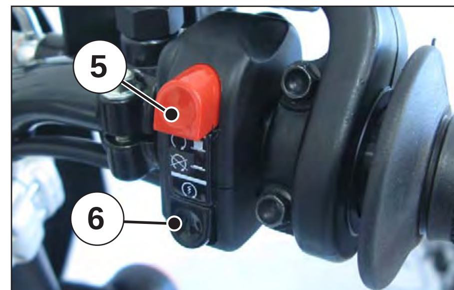
With cold engine, i.e., after the motorcycle has not been used for a while or in low ambient temperatures, operate in the following manner:

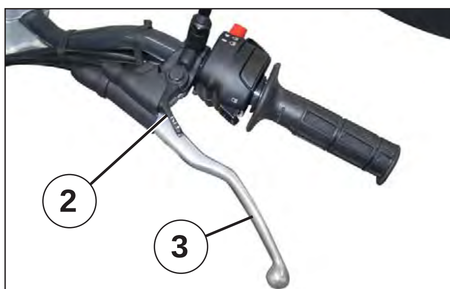
1) turn the key (1) to set the ignition switch to ON position;
2) make sure the fuel cock (A) is in the open position ("ON").
3) pull the starter lever (2);
4) pull the clutch lever (3);
5) shift gear pedal (4) to neutral position then release the clutch control lever;
6) check that the button (5) is in the out position, then press the start button (6). Bring the starter lever (2) back to its original position as soon as the motor can idle. When starting with an already warmed up engine DO NOT USE the starter. When a cold engine has just been started, do not increase revs, to ensure an adequate oil warm-up and circulation.







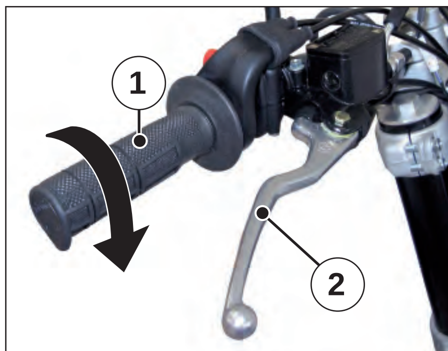


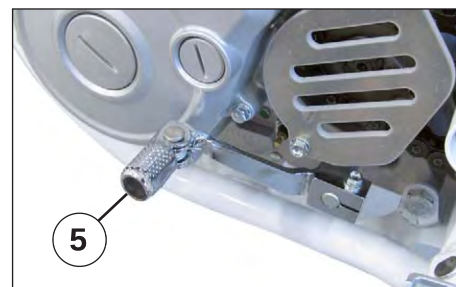


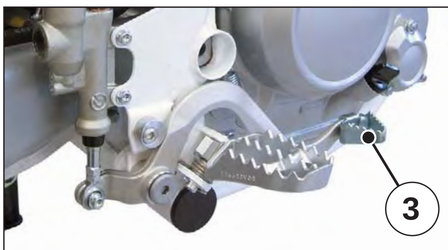
STOPPING THE MOTORCYCLE AND THE ENGINE

- Close the throttle (1) completely in order to slow down the motorcycle.
- Apply both front (2) and rear (3) brakes while down-shifting (for fast deceleration, press firmly on both brake pedal and lever).
- When stopped, pull the clutch lever (4) and shift gear lever (5) into the neutral position
- Turn the ignition key (6) to the OFF position (position for removing key).
- Close the fuel cock (7) (OFF position).

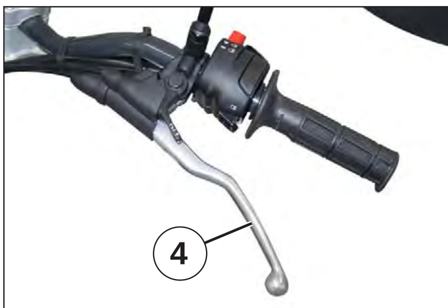
WARNING*: Independent use of the front or rear brake may be advantageous under certain conditions. Be careful when using the front brake, especially on slippery surfaces. Improper use of the brakes can lead to a serious crash.

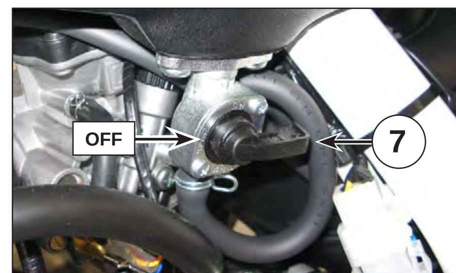










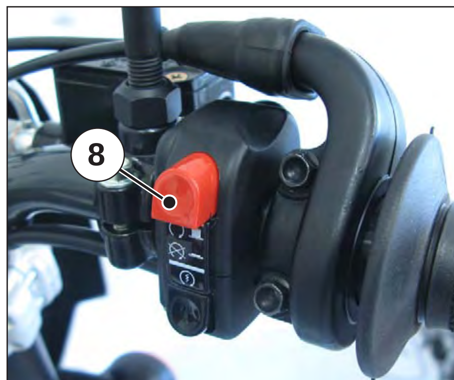


EN

WARNING*: In the event of stuck throttle or other malfunction which causes the engine to run uncontrollably, IMMEDIATELY depress the engine kill switch (8). Control the motorcycle by normal use of the brakes and steering while pressing the engine kill switch.

STOPPING THE ENGINE IN AN EMERGENCY

- Press the red button (8) to stop the engine; after use, bring it back to the "out" position.

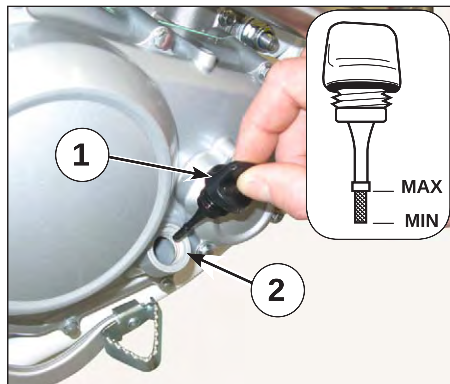


CHECKING THE OIL LEVEL

Keeping the motorbike upright and on even ground, check the oil level unscrewing the cap with the dipstick (1) located on the right engine crankcase. Make sure the level is in between the MIN and MAX notches. To top up, fill oil through the cap hole (2).

Note*: Have this operation made with warmed-up engine.

WARNING*: Be careful not to touch hot engine oil.

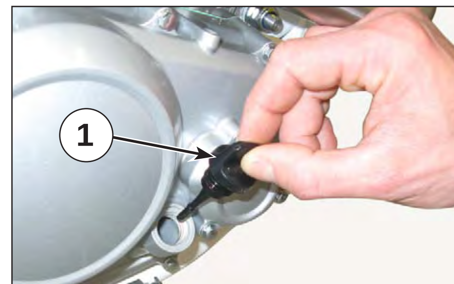


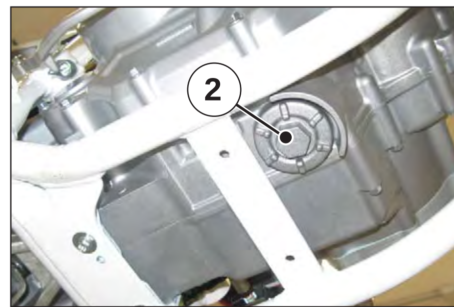
ENGINE OIL REPLACEMENT AND MESH FILTERS-FILTER CARTRIDGE CLEANING OR REPLACEMENT

WARNING*: Be careful not to touch hot engine oil.

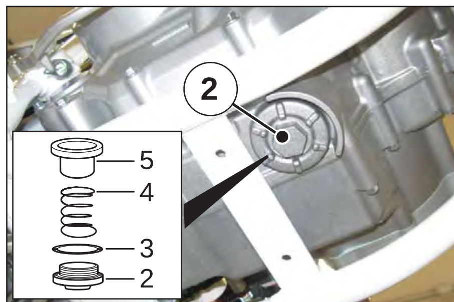
Drain the oil with WARM ENGINE; proceed as follows:

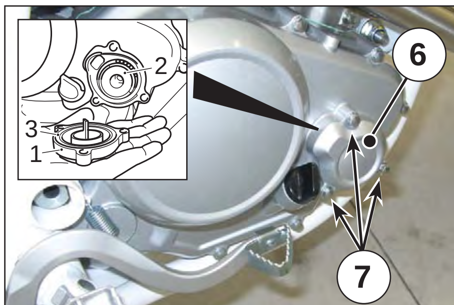
- remove oil filler cap (1);
- place an oil drain pan under the engine block;
- remove the oil drain plug (2);
- drain the used oil completely then clean the magnet on the cap (2);





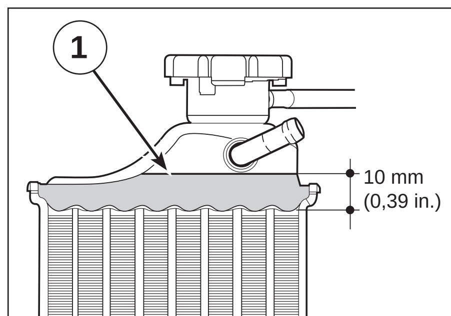
- remove O-ring (3), spring (4) and mesh filter (5);
- unscrew the screws (7) to remove cover (6) and extract filter (8);
- clean the mesh filter (5) with fuel and replace the filter (8);
- check the O-rings and replace them if damaged or worn; reverse procedure to reassemble;
- once filters are clean and/or replaced, reinstall the drain plug (2) and fill with the specified oil quantity.





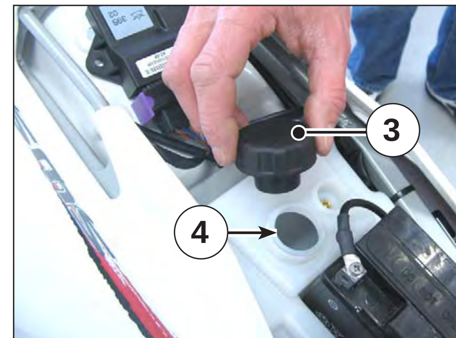
COOLANT LEVEL CHECK

Check level (1) in right-hand radiator when engine is cold (place the motorcycle so that it is perpendicular to the ground). The coolant should be approximately 0.39 (10 mm) in. above the cells. Remove the saddle turning the rear fixing (2) counter clockwise.

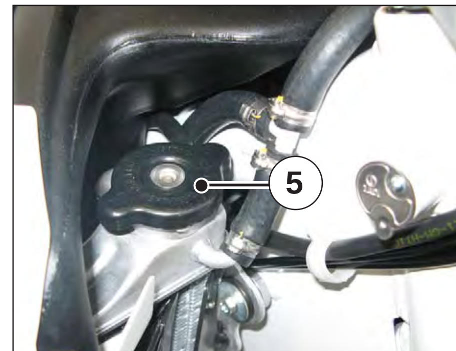




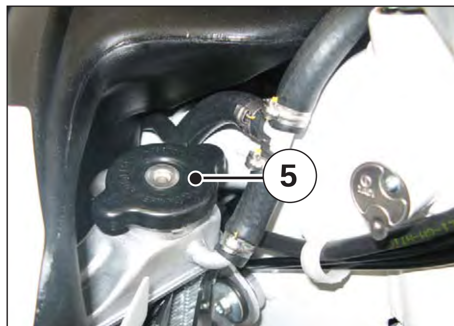
Remove the expansion tank cap (3) and make sure that the fluid is about 3.15 in. (80 mm) below the top edge of the hole (4).

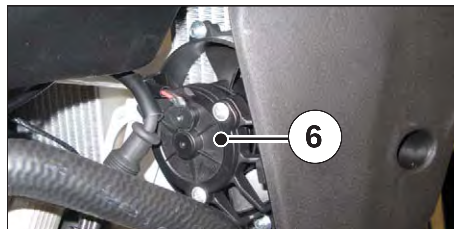


The radiator cap (5) features two locking positions, the first being for the previous pressure discharge of the cooling system.



WARNING
Avoid removing radiator cap (5) when engine is hot, as coolant may spout out and cause scalding.
WARNING
Because the cooling fan (6) can be activated even when the start switch is in OFF position, always keep at a safe distance from the fan blades.
Note*:
Difficulties may arise in eliminating coolant from painted surfaces. If this occurs, wash off with water.

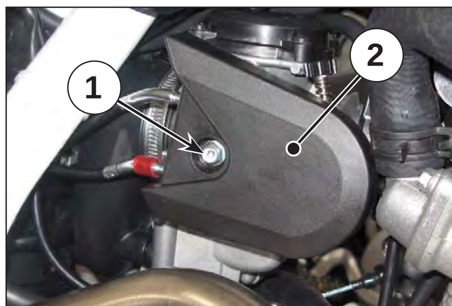




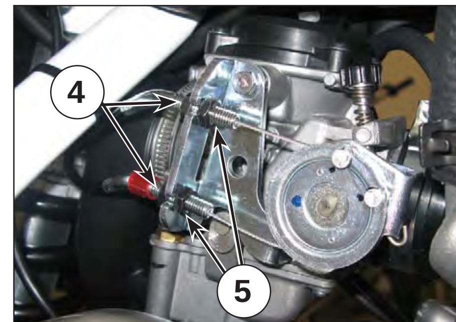
THROTTLE CABLE ADJUSTMENT
To check the correct adjustment of the throttle cable, operate as follows:
- loosen screw (1) and remove the protection cover (2);
- turn throttle twistgrip (3) and make sure it has about 0.08 in. (2 mm) free play;
- if it is not so, loosen the lock nuts (4) and suitably turn the adjuster screws (5) (loosen to decrease play or tighten to increase it);
- tighten back the lock nuts (4);
- reassemble all parts, in the reverse order compared to disassembly.

WARNING*: Operation with damaged throttle cable could result in an unsafe riding condition.

WARNING*: Exhaust gas contains poisonous carbon monoxide. Never run the engine indoors.



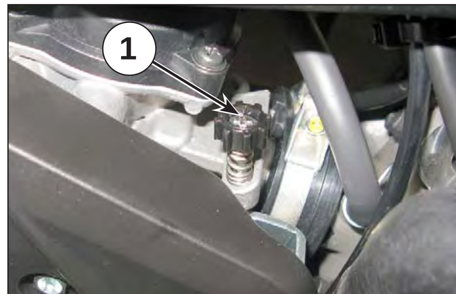




ADJUSTING THE IDLE

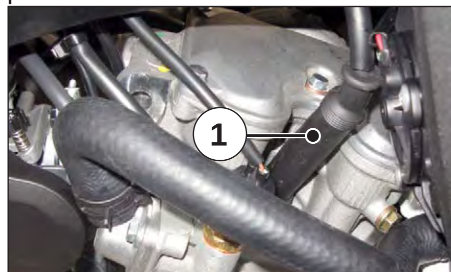
Adjust the carburettor with warm engine and with the throttle control in closed position. Proceed as follows:

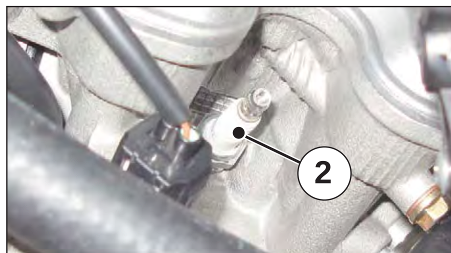
- turn the idle speed adjuster screw (1) on the carburettor, located on the right-hand side of the vehicle, until the idle speed of 1750±50 RPM is reached (turn clockwise to increase the speed and counter clockwise to reduce the speed).



SPARK PLUG CHECK

Spark plug (2) gap shall be 0.028 ÷ 0.031 in (0,7 ÷ 0,8 mm).
A wider gap may cause difficulties in starting the engine and overload the coil.
A gap that is too narrow may cause difficulties when accelerating, when idling or poor performance at low speed.
Clean the scale away from the base of the spark plug before removing it from the cylinder, after removing the cap (1).
It is very useful to examine the state of the spark plug just after it has been removed from the engine since the scale deposits on the plug and the colour of the insulator provide useful indications.

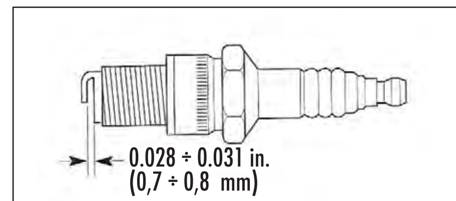




Correct heat rating:
The tip of the insulator should be dry and the colour should be light brown or grey.
High heat rating:
In this case, the insulator tip is dry and covered with dark deposits.
Low heat rating:
In this case, the spark plug has overheated and insulator tip is vitrified (glazed), white or grey in colour.

CAUTION*: Carefully change the spark plug, if necessary, using one having the same rating.

Before refitting the plug, thoroughly clean the electrodes and the insulator using a metal brush. Smear some graphite grease on spark plug thread, do it fully home finger tight then tighten it to 7.37÷8.85 ft-lb. torque. Loosen the spark plug then tighten it again to 7.37÷8.85 ft-lb.
Spark plugs which have cracked insulators or corroded electrodes should be replaced.

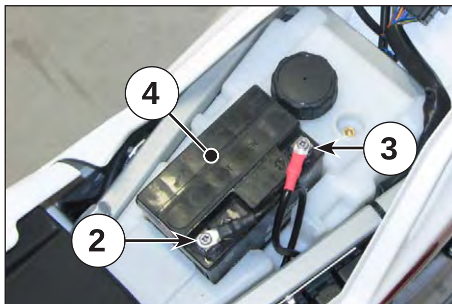


AIR FILTER CHECK

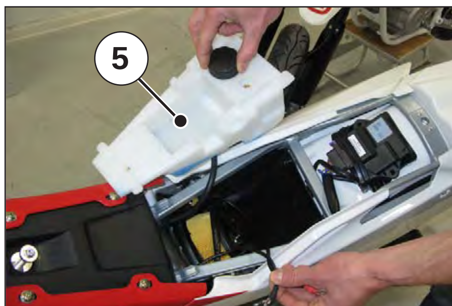
- Turn the rear fixing (1) counter clockwise, remove it and extract the saddle.
- Disconnect the battery cables (2) and (3) and remove the battery (4).
- Lift the coolant expansion tank (5).
- Unscrew the screw (6) and remove cover (8) together with filter (7).
- Check filter (7) condition; blow with compressed air from the inside out to clean it. Replace if exceedingly dirty.

WARNING*: the filtering element is made of paper and is not washable.

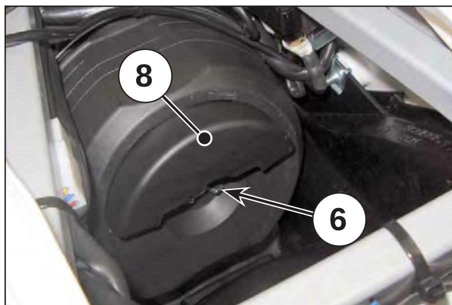
- Reverse the removal procedure to reassemble, making sure the contact surface the filter sits on is clean.









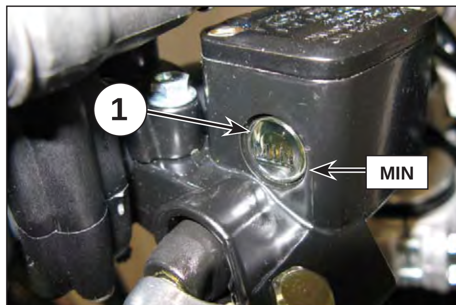


FRONT BRAKE FLUID LEVEL CHECK

The level of the fluid in master cylinder reservoir must never be below the minimum value, which can be checked from the sight glass (1) on the side of master cylinder body.
A decrease of the fluid level will let air into the system, hence an extension of the lever stroke.

WARNING*: If the brake lever feels mushy when pulled, there may be air in the brake lines or the brake may be defective. Since it is dangerous to operate the motorcycle under such conditions, have the brake system immediately checked by the Husqvarna Dealer.
CAUTION*: Do not spill brake fluid onto any painted surface or light lens.

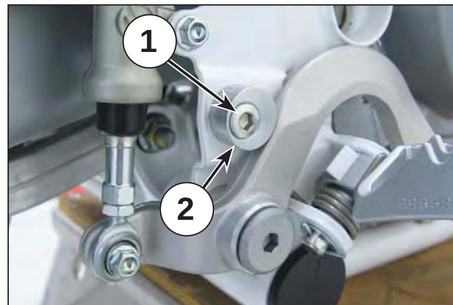
CAUTION*: Do not mix two brands of fluid. Completely change the brake fluid in the brake system if you wish to switch to another fluid brand.



CAUTION*: Brake fluid may cause irritation. Avoid contact with skin or eyes. In case of contact, flush thoroughly with water and call a doctor if your eyes were exposed.

REAR BRAKE PEDAL POSITION ADJUSTMENT

The position of the rear brake pedal with respect to the footrest may be adjusted according to the individual needs.
For adjusting, proceed as follows.
- loosen the screw (1);
- turn the cam (2) in order to raise or lower the brake pedal (3) within the range available (A);
- the operation done, tighten the screw (1). Once this adjustment is completed, adjust the free play of the pedal as follows.



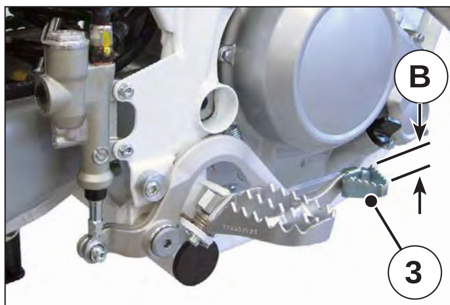


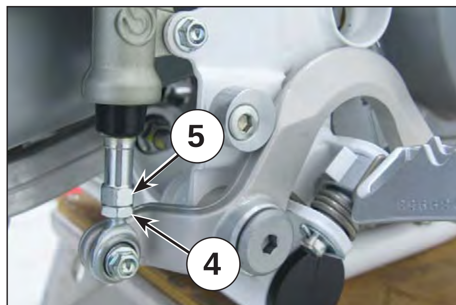
EN

REAR BRAKE PEDAL FREE PLAY ADJUSTMENT

The rear brake pedal (3) should have a free play (B) (0,2-0,39 in. / 5-10 mm) before the brakes begin to bite.
Should this not happen, operate as follows:
- loosen nut (4);
- operate the pump rod (5) to increase or decrease the free play;
- tighten nut (4) at the end of the operation.

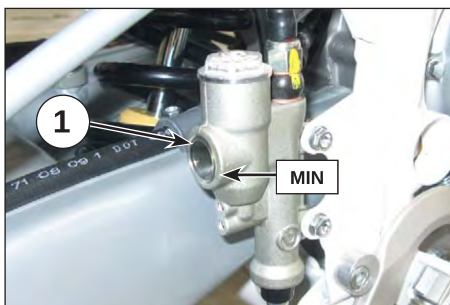
WARNING*:
When the free play requirement is not met, the brake pads will be subjected to an early wear that may lead to TOTAL BRAKE INEFFECTIVENESS.





REAR BRAKE FLUID LEVEL CHECK

Master cylinder fluid level - visible through sight glass (1) - must be above the minimum notch on master cylinder reservoir.
A decrease of the fluid level will let air into the system, hence an extension of the lever stroke.



WARNING*: If the brake pedal feels mushy when pulled, there may be air in the brake lines or the brake may be defective. Since it is dangerous to operate the motorcycle under such conditions, have the brake system immediately checked by the Husqvarna Dealer.

CAUTION*: Do not spill brake fluid onto any painted surface or light lens.

CAUTION*: Do not mix two brands of fluid. Completely change the brake fluid in the brake system if you wish to switch to another fluid brand.

CAUTION*: Brake fluid may cause irritation. Avoid contact with skin or eyes. In case of contact, flush thoroughly with water and call a doctor if your eyes were exposed.

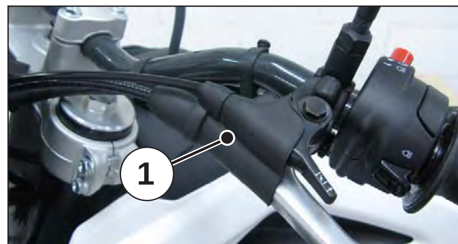
ADJUSTMENT OF THE CLUTCH CONTROL LEVER

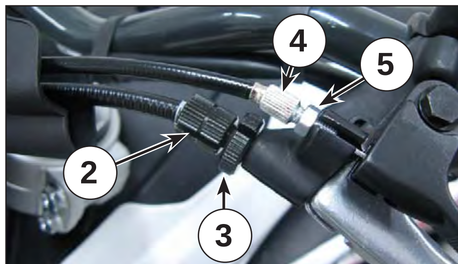
To adjust the clutch control lever, you will need to adjust cable tension using the adjuster on the lever.

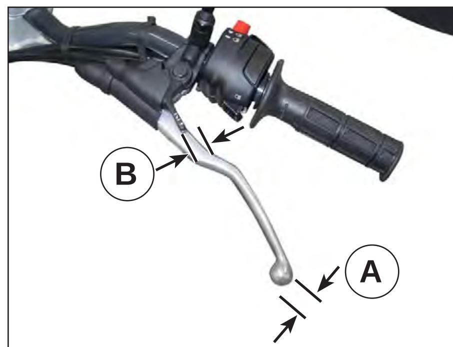
- Remove the rubber protection (1).
- Loosen the lock ring nut (3) and turn the tensioner (2).
  There should be at least 0.39 in. (10 mm) free play (A) before the clutch begins to disengage.
- When through with the adjustment, tighten the lock ring nut (3) and refit the rubber protection (1).

ADJUSTMENT OF THE STARTER LEVER

- Remove the rubber protection (1).
- Loosen the check nut (4) and turn the tensioner (4).
  Free play (B) must be at least 0.2 in. (5 mm).
- When through with the adjustment, tighten the check nut (5) and refit the rubber protection (1).







SUSPENSIONS

Standard suspension setting derives from several extensive demanding tests in various usage conditions and covers a very wide range of use.

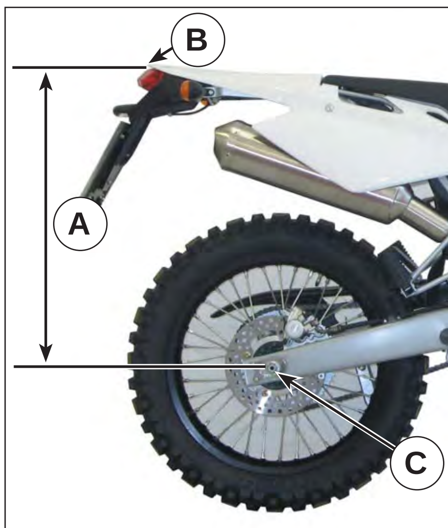
WARNING*:

ALWAYS remember that all the motorcycles and their parts used in competitions of any type are excluded from the warranty and that all modifications to standard configuration cause THE VEHICLE NON COMPLIANCE WITH TYPE-APPROVAL REQUIREMENTS and it is hence unsuitable for circulating on public roads: consequently it may be used only in "CLOSED CIRCUITS" by authorised subjects holding the relevant driving licence or authorisation.

ADJUSTING THE SHOCK ABSORBER

The rear shock absorber is calibrated for running with the rider plus a small bag only. It is thus recommended to adjust the shock absorber setting (spring preload) when riding with a passenger.

WARNING*: The shock absorber adjustment affects both the stability and the handling of the motorcycle. After changing the standard suspension setting, ride with care.
We advise measuring the reference distance "A" before making any change.

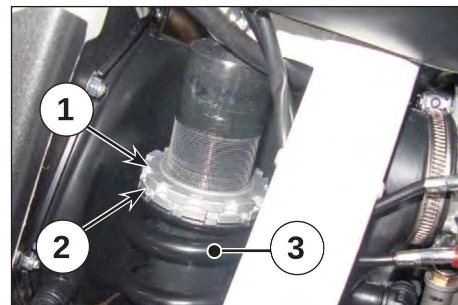


B: rear mudguard top height
C: rear wheel axle height

ADJUSTING THE SHOCK ABSORBER SPRING PRELOAD

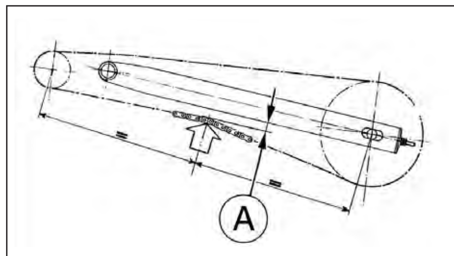
Proceed as follows:
1. Clean lock ring nut (1) and adjuster ring nut (2) of the spring (3).
2. Either with a hook wrench or an aluminium punch, loosen the lock ring nut.
3. Turn the adjuster ring nut as required.
4. When the adjusting operation is over (according to your weight and riding style), tighten the lock ring nut. (Torque: 36.2 ft/lb).

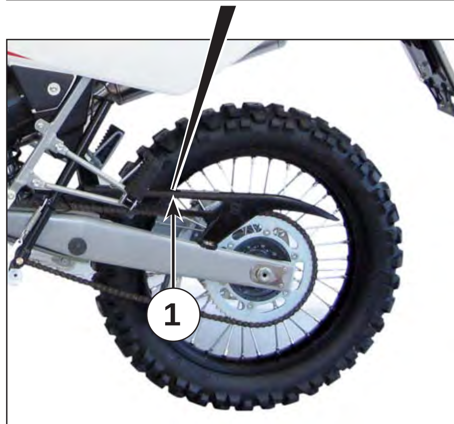
WARNING*: Be careful not to touch hot exhaust pipe while adjusting the shock absorber.



CHAIN ADJUSTMENT

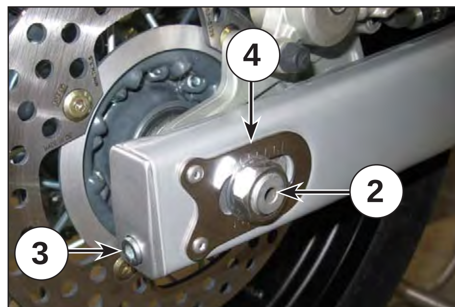
Chain should be checked, adjusted and lubricated as per the Maintenance Chart to ensure safety and prevent excessive wear. If the chain becomes badly worn or is poorly adjusted (i.e., if it is too loose or too taut), it could escape from sprocket or break.





Make sure that the chain features a slack (A) measuring approximately 0.47 in., as shown in the nameplate (1) on chain cover.
If it is not, proceed as follows:
- on the right side, with a 0.98 in. Allen wrench, loosen the locking nut (2) of the wheel axle;
- adjust the linkages (3) on both sides of the swinging arm using a 0.24 in. Allen wrench;
- make sure the wheel axle is properly aligned using the graduated scale (4) for reference;
- the operation done, tighten the wheel axle locking nut (2).

After adjustment, always make sure that chain has a slack of 0.47 in. (12 mm).



LUBRICATING THE CHAIN

Lubricate the chain following these instructions.

CAUTION*: Never use grease to lubricate the chain. Grease helps to accumulate dust and mud, which act as abrasive and help to rapidly wear out the chain, the front and rear sprockets.

Washing the chain

Wash with petroleum. If you use fuel or especially trichloroethylene, dry and lubricate the chain to avoid oxidisation.

Lubricating the chain

Using a brush, lubricate in Molybdenum Disulphide chain lubricant or in warm high-viscosity engine oil (if warmed up, oil will be more fluid).

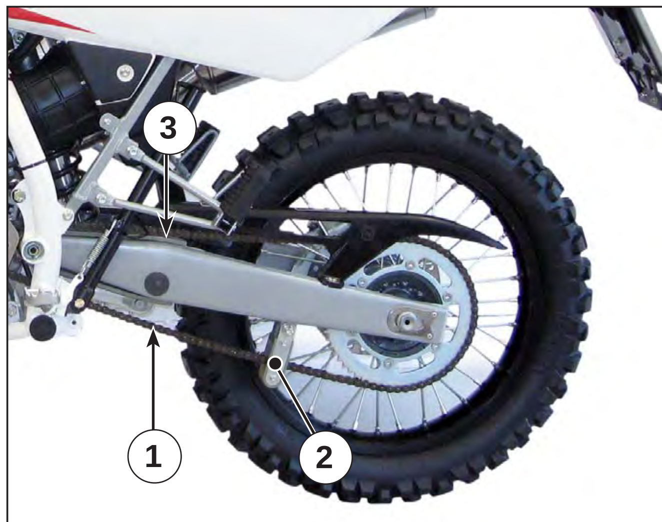
Note * : As an alternative, you can use suitable spray lubricants.

CAUTION*: The chain lubricant shall NEVER get in contact with the tyres or the rear brake disc.

Chain guide roller, chain guide eye, chain slider

Check the wear of the above-mentioned elements and replace them when necessary.

CAUTION*: Check the chain guide alignment, and remember that a bent element can cause chain early wear. In this case, chain might unwrap from the sprocket.



1 - Chain guide roller
2 - Chain guide eye
3 - Chain slider

REMOVING THE FRONT WHEEL

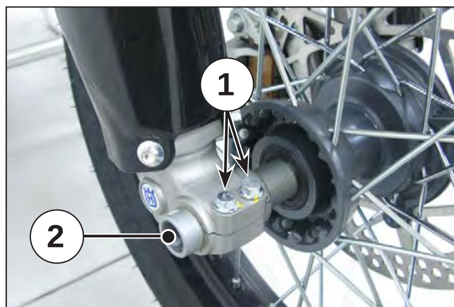
Set a stand or a block under the engine and see that the front wheel is lifted from the ground.
Loosen the bolts (1) holding the wheel axle (2) to the front fork mounts. Hold the head of the wheel axle in place, and unscrew the bolt (3) on the opposite side; draw the wheel axle out.

Note*:
Do not operate the front brake lever when the wheel has been removed; this causes the calliper pistons to move outwards. After removal, lay down the wheel with brake disc on top.

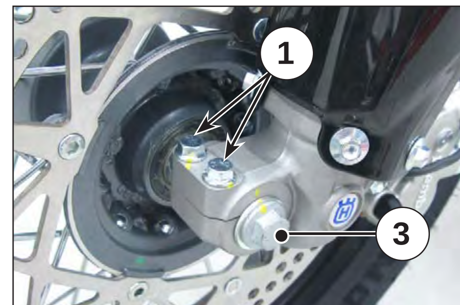


REASSEMBLING THE FRONT WHEEL

Fit the L.H. spacer (D) on the wheel hub.
Fit the wheel between the fork legs so as to set the brake disc into the calliper.
Fit the wheel axle (2) from the R.H. side, after greasing it and push it fully home against the L.H. fork leg; during this operation, the wheel should be turned. Tighten the screw (3) on the fork L.H. side but DO NOT lock it.
Now, pump for a while, pushing the handlebar downwards until you are sure that the fork legs are perfectly aligned. Lock: the screws (1) on the R.H. leg the screw (3) on the L.H. side, the screws (1) on the L.H. leg.



Note*:
After reassembly, pull the brake control lever until the pads are against the brake disc.



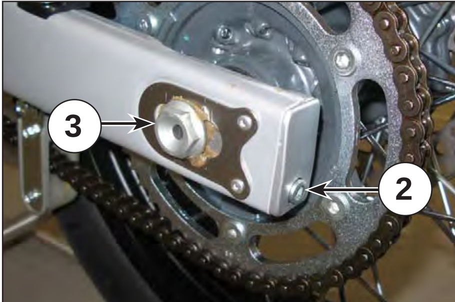
EN

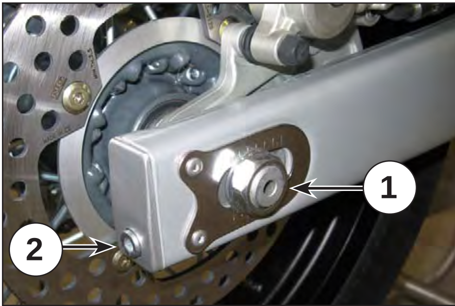
REMOVING THE REAR WHEEL

Set a stand or a block under the engine and see that the rear wheel is lifted from the ground.
Unscrew the nut (1) of the wheel axle (3) and extract it. It is not necessary to loosen the chain tensioners (2); in this way, the chain tension will remain unchanged after reassembly. Extract the complete rear wheel, keeping the spacers located at the hub sides.
To reassemble, reverse the above procedure remembering to insert the brake disc into the calliper.



Note*:
Do not operate the rear brake pedal when the wheel has been removed; this causes the calliper pistons to move outwards.
After removal, lay down the wheel with brake disc on top.
After reassembly, depress the brake pedal until the pads are against the brake disc.





TYRES

Care should be taken to keep the tyres properly inflated. See "Technical data" chart at the beginning of the manual for correct tyre inflation pressure.
Replace the tyre if its wear exceeds reference values on the table below.

MINIMUM HEIGHT
OF THE TREAD

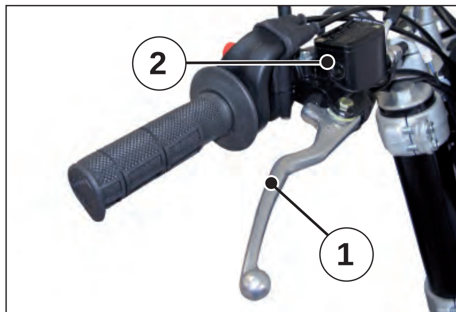
FRONT	0.12 in. (3 mm) (TE); 0.08 in. (2 mm) (SMR)
REAR	0.12 in. (3 mm) (TE); 0.08 in. (2 mm) (SMR)

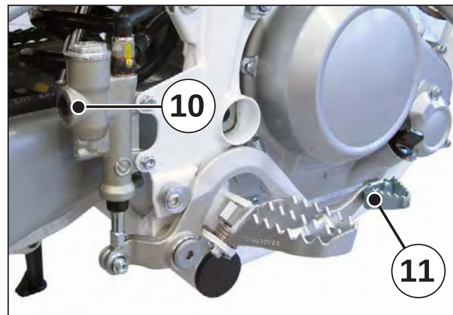
BRAKES

The key components of the braking systems are: brake master cylinder with its lever (front) or pedal (rear), brake lines, calliper assembly and disc.

LEGEND
1. Front brake lever
2. Front brake master cylinder with fluid reservoir
3. Front brake line
4. Front brake calliper
5. Front brake disc
6. Rear brake fluid reservoir
7. Rear brake line
8. Rear brake calliper
9. Rear brake disc
10. Rear brake master cylinder
11. Rear brake control pedal



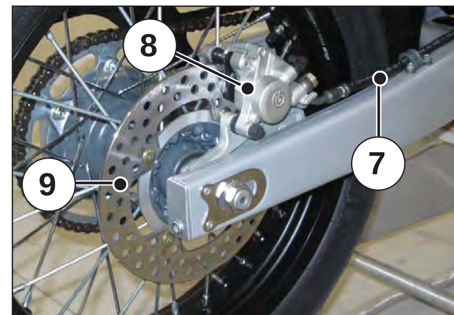




CHECKING THE BRAKING SYSTEM

Periodically check the braking system at the intervals indicated in the "Scheduled Maintenance Chart ".

WARNING*:
Periodically check the connecting hoses (see "Scheduled Maintenance Chart"): if the hoses (3) and (7) are worn or cracked, their replacement is advised.



EN

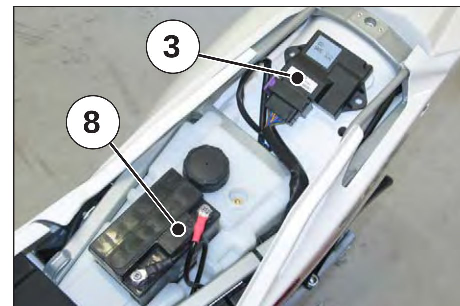
ELECTRICAL COMPONENTS LOCATION

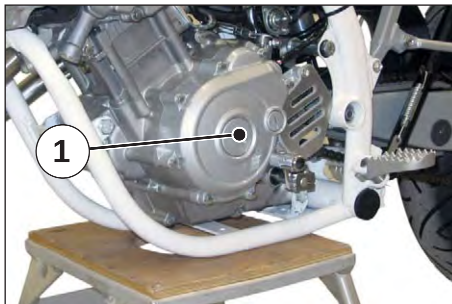
The ignition system includes the following elements:

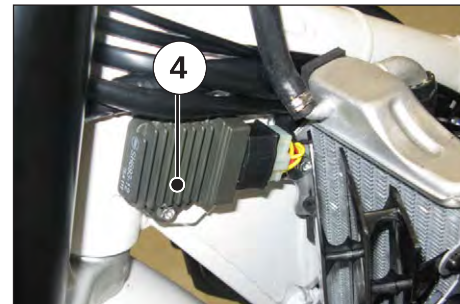
- Generator (1), on the inner side of L.H. crankcase cover;
- Electronic ignition coil (2) under the fuel tank;
- Electronic control unit (3) under the saddle;
- Voltage regulator (4) on the left side of the chassis, near the steering tube.
- Spark plug (5) on the R.H. side of the cylinder head;
- 12V-700W Starter motor (6) behind the cylinder;
- Solenoid starter (7) and fuses on right side of rear chassis;

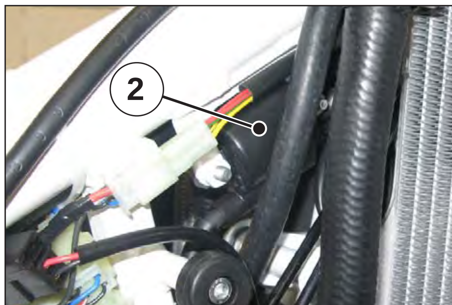
The electrical system includes the following elements:

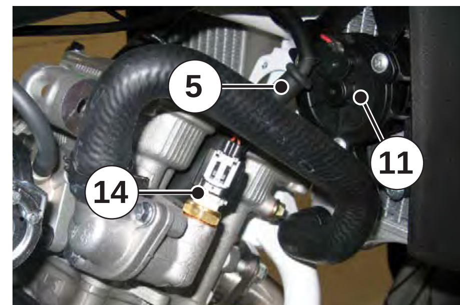
- 12V-14Ah Battery (8) under the saddle;
- Turning indicator flasher (9) on left side of rear chassis;
- Relays on left side of rear chassis;
  - Electric fan relay (10);
  - Horn, turning indicators, stop lights, low and high beam lights relay (10 A);
- Electric fan (11);
- Fuse (12) on utilities holder plate, on left side of rear chassis;
  30 A fuse - electric fan protection.
- Air temperature sensor (13) inside airbox, under solenoid starter.
- Coolant temperature sensor (14);
- Headlamp (15) with twin halogen bulb of 12V-35/35W and parking light bulb of 12V-5W;
- LED taillight (16);
- Turning indicators (17) 12V-10W bulb;
- Heater (18) on left side of the carburettor.
- Horn (19) up front on right side, near the radiator.

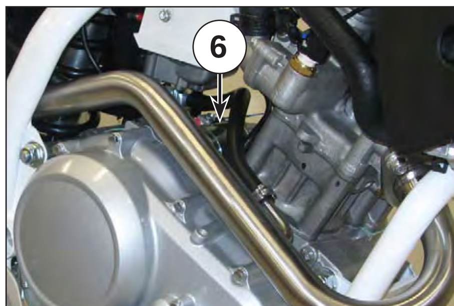


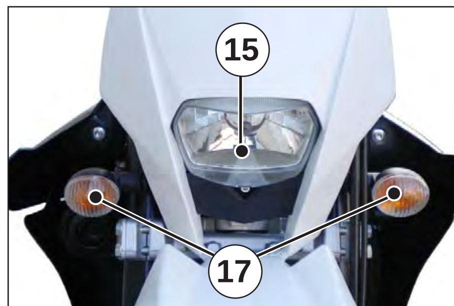






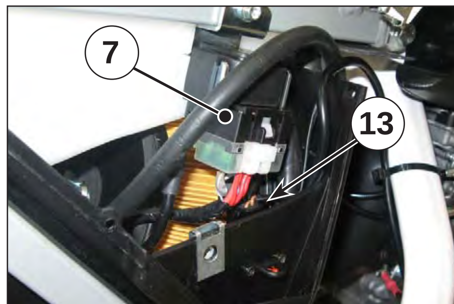


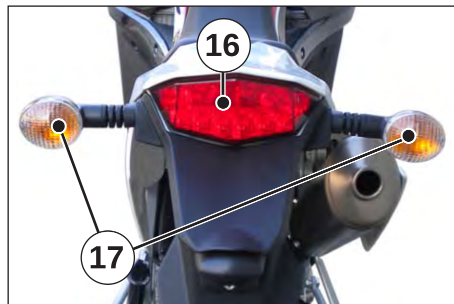


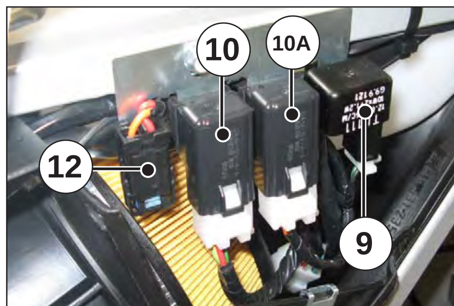


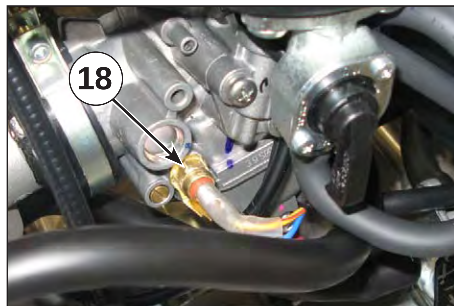


EN









BATTERY

The sealed battery does not require any maintenance. When electrolyte leaks, or other failure of the electrical system is detected, apply to the HUSQVARNA Dealer.
If the vehicle remains unused for long periods, it is recommended to disconnect the battery from the electrical system and store it in a dry place.

- After an intensive use of the battery, it is advisable to carry out a standard slow charging cycle (12V-14Ah battery: 1.4A for 10 hours).
- Quick charging is advised only in situations of extreme necessity since the life of lead elements is drastically reduced by such cycle (12V-14Ah battery: 2.5A for 2 hours).

BATTERY CHARGER

To gain access to the battery (2):

- Turn the rear fixing (1) counter clockwise and remove the saddle.



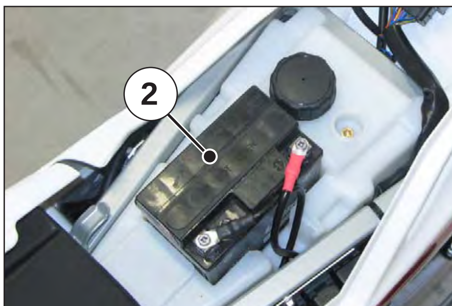
- first remove the BLACK or BLUE negative cable, then the RED positive cable (when reassembling, first connect the RED positive cable, then the BLACK or BLUE negative cable);
- remove the battery (2) from its housing.

Check, using a voltmeter, that battery voltage is not less than 12.5 V.
If it is not so, the battery needs to be charged.

Using a battery charger with a constant voltage, first connect the RED positive cable to the battery positive terminal then the BLACK or BLUE negative cable to the battery negative terminal.

The voltage reaches a constant value only after a few hours, therefore it is suggested NOT to measure it immediately after having charged or discharged the battery.

Always check the battery charge before reinstalling it on the vehicle.



The battery should be kept clean and the terminals coated with grease.

WARNING*: The battery contains sulphuric acid. Avoid contact with skin, eyes or clothing.
Antidote:
EXTERNAL - Flush with water.
INTERNAL - Drink large quantities of water or milk. After milk, take magnesia, beaten eggs or vegetable oil. Immediately call a doctor.
Eyes: Flush with water for no less than 15 minutes and get prompt medical attention.

WARNING*: If the battery is left unused, it has to be in any case recharged with slow cycle (12V-14Ah battery: 1.4A for 10 hours) at least every 3 weeks.

WARNING*: Batteries produce explosive gas, ventilate when charging or using indoors. When using a battery charger, always connect the battery before turning on the charger. This procedure prevents sparks at the battery terminals which could ignite any battery gases.

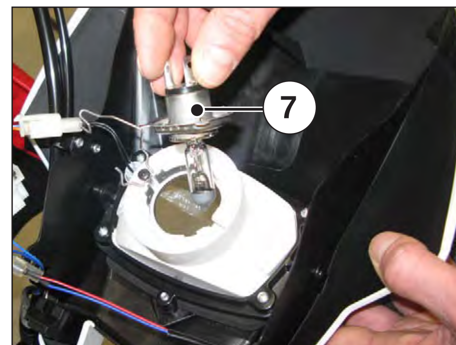
HEADLAMP BULBS REPLACEMENT

Proceed as follows to reach the headlamp bulbs:

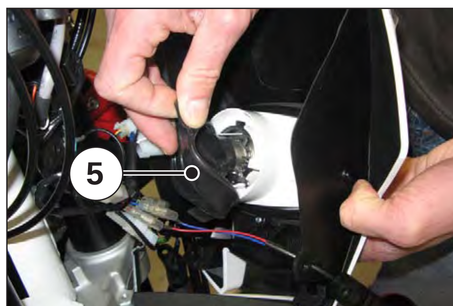
- Loosen screw (1) and remove the front fairing (2) together with the headlamp (3);
- detach connector (4) from the bulb;
- slide off the rubber gaiter (5);
- release the bulb holder clips (6) and take out bulb (7);

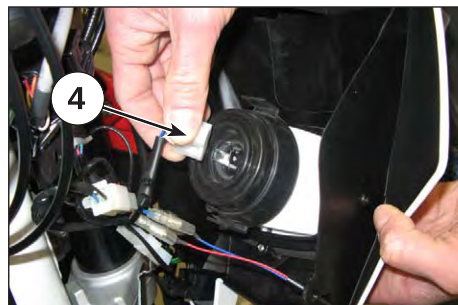
Note*:
Headlamp bulb (7) is of the halogen type; be careful when replacing it since the glass part shall not be touched with bare hands.

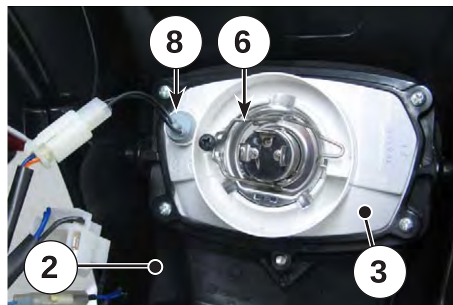
To replace the parking light bulb (8) extract it from the inside cover.
Once the bulb has been replaced, reverse the above procedure to reassemble.











TAIL LIGHT

The tail light (1) is a LED light; Replace it when it does not function.

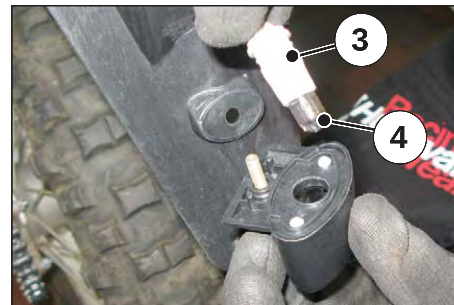


REPLACING THE NUMBER PLATE BULB

- loosen screw (1) and remove the number plate bulb (2) from the mudguard;
- take bulb holder (3) and bulb (4) out of the support;
- pull the bulb (4) to detach it from bulb holder.

Once the bulb has been replaced, reverse the above procedure to reassemble.





HEADLIGHT ADJUSTMENT

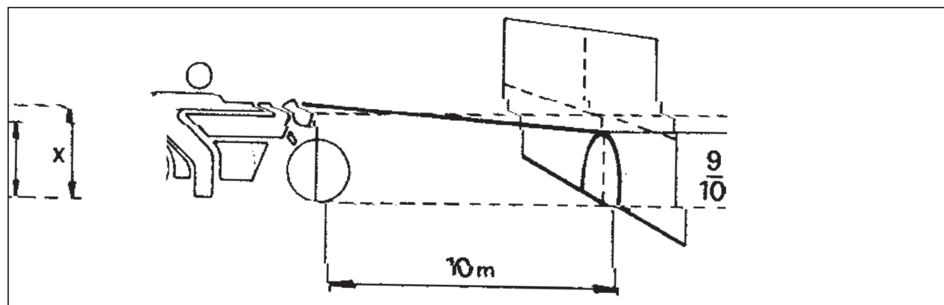
When checking the proper aiming of the headlight beam: inflate tyres at the right pressure, have a person sit astride the motorcycle and set the motorcycle perpendicular to its longitudinal axis
at 33 ft (10 m) from a wall or screen. Then trace a horizontal line at the height of headlight centre and a vertical one, in line with vehicle longitudinal axis.

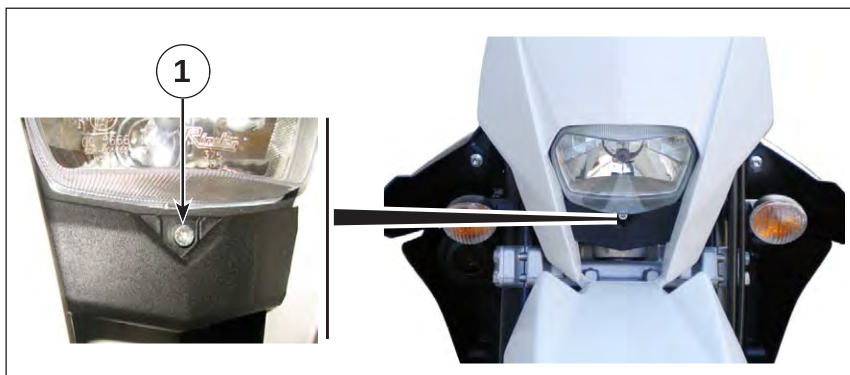
If possible, execute this operation in a shaded place.
When the low beam is on, the upper edge between dark and lit zone should be at 9/10th of headlight centre from ground.

Beam height can be adjusted as follows:

- Work adjuster screw (1);
  tighten to lower the beam,
  loosen to raise the beam.

Once set, reverse the above procedure to reassemble.





APPENDIX

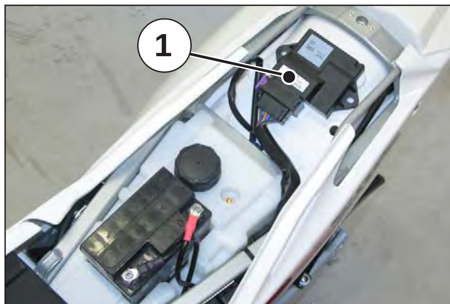
LONG PERIOD OF INACTIVITY

When the motorcycle is to be stored for a certain period, it should be prepared for storage as follows:
- clean the entire motorcycle thoroughly.
- Drain all fuel from the tank.
- Fill the tank with fuel added with a stabiliser

WARNING*:
Never release fuel into the environment or let the engine run indoors.

- Lubricate the final drive chain and all the cables.
- Spray oil on all unpainted metal surfaces to prevent rusting. Avoid getting oil on rubber parts or brakes.
- Set the motorcycle on a support or stand so that both wheels are raised off the ground (if this cannot be done, put boards under the wheels to keep moisture away from the tyres).
- Tie a plastic bag over the exhaust pipe to prevent moisture from entering.
- Put a cover over the motorcycle to keep dust and dirt from collecting on it.

To set the motorcycle back ready for use after storage:
- Make sure the spark plug is tight.
- Fill the fuel tank.
- Run the engine to warm the oil up then drain the oil.
- Refill with fresh oil.
- Check all the points listed under the inspection and Adjustment Section (Appendix A).
- Lubricate all the points listed under the "Lubrication" Section (Appendix A).





CLEANING

Before washing the motorcycle, it is necessary to duly protect the following parts:
a) Rear opening of the muffler;
b) Air filter intake;

DO NOT INSIST WITH HIGH-PRESSURE AIR OR WATER on the ELECTRICAL PARTS, especially on the electronic control unit (1) and the dashboard (2).

After washing:
- Lubricate the points listed in the "Maintenance Chart" (Appendix A).
- Briefly warm up the engine
- Test the brakes before riding the motorcycle.

WARNING*: Never wax or lubricate the brake discs. Loss of braking efficiency and an accident could result. Clean the disc with a solvent such as acetone.

PRE -DELIVERY INSPECTION

Description	Operation	Pre-delivery
Engine oil	Check level	❑
Two-stroke mix oil level	Check level	❑ ❊
Coolant	Check / Restore level	❑
Cooling system	Check for leakage	❑
Electric fans	Check operation	❑ ❊❊
Spark plugs	Check / Replace	❑
Throttle body / Carburettor	Check and adjust	❑
Brakes / Clutch fluid	Check level	❑
Brakes / Clutch	Check operation	❑
Brakes / Clutch	Check lines for leakage	❑
Throttle control	Check operation	❑
Throttle control	Check / Adjust play	❑
Choke control	Check operation	❑
Flexible controls and transm.	Check / Adjust	❑
Drive chain	Check / Adjust	❑

Description	Operation	Pre-delivery
Tyres	Check pressure	❑
Side stand	Check operation	❑
Side stand switch	Check operation	❑
Electrical equipment	Check operation	❑
Instrument panel	Check operation	❑
Lights / Visual signals	Check operation	❑
Horn	Check operation	❑
Headlight	Check operation	❑
Ignition switch	Check operation	❑
Locks	Check operation	❑
Screws and nuts	Check / Tighten	❑
Hose clamps	Check / Tighten	❑
General lubrication		❑
General test		❑

❊ : only for motorcycles with 2 stroke engine

❊❊ : only for some models

ALPHABETIC INDEX

Page







FR

TE125 2012
SMR125 2012

Ed.00 - 10/2011

Lorsque non différemment indiqué, les donneé et les instructions se réfèrent à tous les modèles.

PRÉSENTATION

Bienvenus dans la famille motocycliste Husqvarna!
Votre nouvelle moto Husqvarna a été projetée et construite pour être la meilleure dans son genre. Les instructions de service ci-incluses ont été préparées pour vous fournir un guide d'entretien et de fonctionnement simple et clair. Afin d'obtenir les meilleures performances de votre moto, veuillez suivre attentivement les instructions contenues dans ce manuel. Il contient les instructions nécessaires aux opérations d'entretien. Les réparations ou les entretiens plus spécifiques ou plus importants requièrent l'intervention de mécaniciens experts et l'utilisation d'équipements spécifiques. Votre Concessionnaire Husqvarna dispose des pièces de rechange originales, de l'expérience et de tous les outils nécessaires afin de vous rendre un excellent service.

Rappelez-vous en outre que le « Livret d'utilisation et d'entretien » fait partie intégrante du motocycle et doit donc rester joint même en cas de revente.

Cette moto utilise des éléments projetés et réalisés grâce à des systèmes et technologies à l'avant-garde et expérimentés en compétition.
Dans les motos de compétition, chaque détail est vérifié après chaque course pour garantir les meilleures performances.
Pour un fonctionnement correct de la moto, il est nécessaire de suivre le tableau de contrôle et d'entretien dans l'Annexe A.

AVIS IMPORTANT

1) Les modèles **TE** et **SMR** sont des motos à utiliser sur ROUTE, garantis sans défauts et couverts par garantie juridique, à condition que soit CONSERVÉE LA CONFIGURATION DE SÉRIE et que soit respecté le tableau d'entretien reporté en Annexe A.

2) Les motocycles participant à des compétitions en tous genres sont exclus de toute garantie, pour toutes les pièces.

TE



IMPORTANT

Pour maintenir la "Garantie de Fonctionnement" du véhicule, le Client doit suivre le programme d'entretien indiqué sur le livret d'utilisation et d'entretien en exécutant les révisions dans les ateliers autorisés HUSQVARNA.
Le coût de remplacement des pièces et de main-d'œuvre nécessaire afin de respecter le programme d'entretien est à la charge du Client.
REMARQUE : la garantie est NULLE en cas de location du motocycle.

Préambule important

Lire attentivement le présent manuel en prêtant une attention particulière aux remarques précédées des avertissements suivants :

ATTENTION*: Indique le risque de blessures graves ou mortelles si ces instructions ne sont pas observées.
AVERTISSEMENT*: Indique le risque de blessures, ou de dommages au véhicule, si ces instructions ne sont pas observées.
Remarque*: Fournit des informations supplémentaires

Remplacement de pièces

En cas de remplacement de pièces, utiliser uniquement des pièces ORIGINALES Husqvarna.

ATTENTION*: Après une chute, inspecter soigneusement le motocycle. Assurez-vous que la poignée de gaz, les freins, l'embrayage et toutes les autres commandes et composants principaux, ne soient pas endommagés. La conduite d'un motocycle endommagé peut provoquer des accidents graves.

ATTENTION* : Ne jamais démarrer le motocycle, ou effectuer des opérations d'entretien, sans les vêtements de sécurité adéquats. Porter en permanence casque, bottes, gants, lunettes de protection et tout autre vêtement approprié.

PRÉCAUTIONS POUR LES ENFANTS
ATTENTION

- **Garer le véhicule dans un endroit où il ne peut facilement être heurté ou endommagé. Les chocs, même involontaires, peuvent provoquer la chute du véhicule entraînant un risque pour les personnes, en particulier les enfants.**
- **Pour éviter des chutes accidentelles du véhicule, ne le garer jamais sur un sol mou ou inégal ni sur un asphalte fortement chauffé par le soleil.**
- **Étant donné que le moteur ou le système d'échappement peuvent atteindre des températures très élevées, garer la moto dans un endroit où les piétons ou les enfants ne puissent pas la toucher facilement.**

FR

SOMMARIO

Pag.

Remarques

- Les indications "droite" et "gauche" se réfèrent aux deux côtés du motocycle par rapport au sens de marche.

- Z : n° dents
- A : Autriche
  AUS : Australie
  B : Belgique
  BR : Brésil
  CDN : Canada
  CH : Suisse
  D : Allemagne
  E : Espagne
  F : France
  FIN : Finlande
  GB : Grand Bretagne
  I : Italie
  J : Japon
  USA : États-Unis d'Amérique

- Sauf indication contraire, les données et les instructions sont valables pour tous les Pays.

ÉLÉMENTS D'IDENTIFICATION

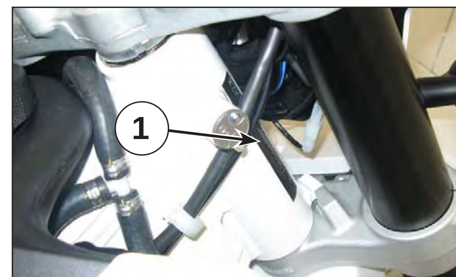
Le numéro d'identification du moteur est gravé sur la partie supérieure du carter moteur, tandis que le numéro de matricule de la moto est gravé sur le tube de direction du châssis.
Veuillez noter sur ce livret **le numéro gravé sur le** châssis, auquel vous devez vous référer lors d'une commande de pièces de rechange, ou lors d'une demande d'informations sur votre motocycle.

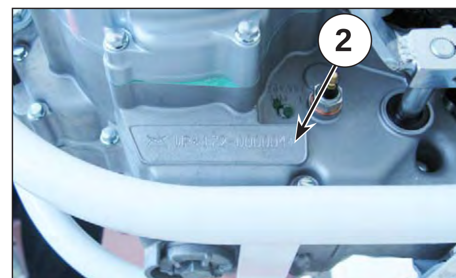
NUMÉRO DU CHÂSSIS

NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU MOTOCYCLE

Le numéro de série se compose de 17 caractères et est placé du côté droit du tube de direction.

(●) = Type du modèle
(▲) = Année du modèle (2012)
(♦) = N° progressif





1. Matricule châssis
2. Matricule moteur

TE

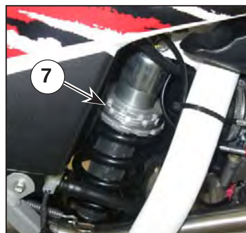
ZKHA500AACV000001

(●) (▲) (♦)

SMR

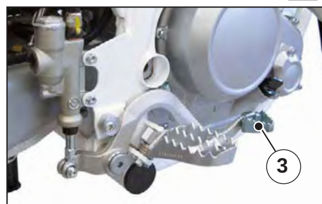
ZKHA500ABCV000001

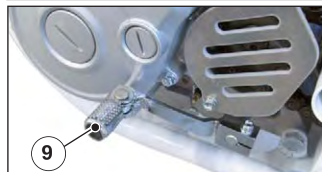
(●) (▲) (♦)

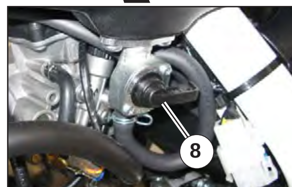


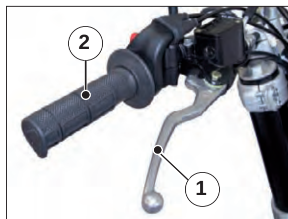




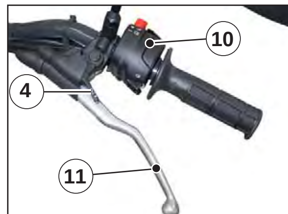












POSITION DES COMMANDES

1. Levier de commande frein avant
2. Poignée de gaz
3. Pédale commande frein arrière
4. Starter
5. Bouchon réservoir carburant
6. Commutateur droit (démarrage électrique moteur)
7. Réglage précharge ressort amortisseur
8. Robinet du carburant
9. Pédale de commande du levier de vitesses
10. Commutateur gauche
11. Levier commande embrayage

CLÉS

Deux clés sont livrées avec le motocycle, (une de réserve) pour intervenir sur :
a) l'interrupteur d'allumage ;
b) le blocage de direction.

DONNÉES TECHNIQUES

MOTEUR
Type monocylindre à 4 temps
Refroidissement . . . . à liquide avec double radiateur et ventilateur électrique
Alésage. . . . . mm 52
Course . . . . .mm 58,6
Cylindrée . . . . cm^3 124,45
Taux de compression. 11,2:1
Démarrage . . . . électrique

DISTRIBUTION
Type . . . arbre à cames en tête simple ; commandé par chaîne ; 4 soupapes
Jeu de soupapes (à moteur froid)
Admission . . . . 0,10 ÷ 0,14 mm
Échappement . . . . 0,20 ÷ 0,24 mm

LUBRIFICATION
Type . . . . à carter humide avec pompe à lobes et filtre à cartouche

ALLUMAGE
Type Électronique à décharge inductive
à avance variable et contrôle numérique
Bougie type. . . . . .NGK CR8E
Distance électrodes bougie . . . . .0,7 - 0,8 mm

ALIMENTATION
Type . . . . Carburateur Keihin
Gicleur principal 122
Gicleur de ralenti 35

TRANSMISSION PRINCIPALE
Pignon moteur . . . . Z 24
Couronne embrayage . . . . Z 73
Rapport de transmission 3,042

EMBRAYAGE
Type . . . . à disques multiples à bain d'huile

BOÎTE DE VITESSES
Type . . . . .avec engrenages en prise constante
Rapports de transmission
1ère vitesse. .2,833 (z 34/12)
2ème vitesse. . . . . .1,875 (z 30/16)
3ème vitesse. . . . . .1,364 (z 30/22)
4ème vitesse. . . . . .1,143 (z 24/21)
5ème vitesse. . . . . .0,957 (z 22/23)
6ème vitesse. . . . . .0,840 (z 21/25)

TRANSMISSION SECONDAIRE
Pignon sortie boîte de vitesses . . . . .Z 14
Couronne sur la roue (TE) . . . . Z 59
Couronne sur la roue (SMR) . . . . Z 54
Rapport de transmission (TE). 4,214
Rapport de transmission (SMR) 3,857
Dimensions chaîne de transmission . . . . . . 4/8" x1/4"

RAPPORTS TOTAUX DE TRANSMISSION
(TE)
1ère vitesse. 36,32
2ème vitesse. 24,03
3ème vitesse. 17,48
4ème vitesse. 14,65
5ème vitesse 12,26
6ème vitesse. 10,77
(SMR)
1ère vitesse. 33,24
2ème vitesse. 22,00
3ème vitesse. 16,00
4ème vitesse. 13,41
5ème vitesse 11,22
6ème vitesse. 9,86

CHÂSSIS
Type monopoutre, en tubes à section circulaire, en acier ; sous-châssis arrière en acier.

SUSPENSION AVANT
Type . . . . . . fourche téléhydraulique inversée et goujon avancé ; . . . . .tiges ø 40 mm
Débattement. . . . . 260 mm

SUSPENSION ARRIÈRE
Type . . .progressive avec monoamortisseur hydraulique (réglage de la précontrainte du ressort)
Débattement de roue (TE) . . . . 290 mm
Débattement de roue (SMR) . . . . 282 mm

FREIN AVANT
Type à disque . . . . fixe Ø 260 mm
avec commande hydraulique et étrier flottant

FREIN ARRIÈRE
Type à disque fixe Ø 220 mm avec commande hydraulique et étrier flottant

JANTES
(TE)
Avant . . . . .en alliage léger : 1,6"x21"
Arrière . . . . .en alliage léger : 2,15"x18"
(SMR)
Avant . . . . .en alliage léger : 2,50"x17"
Arrière . . . . .en alliage léger : 3,50"x17"

PNEUS
(TE)
Avant . . . . 90/90x21"
Arrière . . . . .120/90x18"
(SMR)
Avant . . . . 110/70x17"
Arrière . . . . .140/70x17"

FR

Pression de gonflage à froid (TE)
Avant
Conducteur uniquement . . . . 1,2 Kg/cm²
Conducteur et passager . . . . 1,5 Kg/cm²
Arrière
Conducteur uniquement . . . . 1,5 Kg/cm²
Conducteur et passager . . . . 1,8 Kg/cm²

Pression de gonflage à froid (SMR)
Avant
Conducteur uniquement . . . . 1,8 Kg/cm²
Conducteur et passager . . . . 2,0 Kg/cm²
Arrière
Conducteur uniquement . . . . 2,0 Kg/cm²
Conducteur et passager . . . . 2,2 Kg/cm²

DIMENSIONS, POIDS, CAPACITÉ
Empattement
(TE) . . . . mm 1450
(SMR) . . . . mm 1465
Longueur totale
(TE) . . . . mm 2235
(SMR) . . . . mm 2200
Largeur maxi
(TE) . . . . mm 800
(SMR) . . . . mm 800
Hauteur maxi
(TE) . . . . mm 1230
(SMR) . . . . mm 1170
Hauteur selle
(TE) . . . . mm 930
(SMR) . . . . mm 900
Garde au sol mini
(TE) . . . . mm 305
(SMR) . . . . mm 255

Poids en ordre de marche, sans carburant.
(TE) . . . . kg 117
(SMR) . . . . kg 117
Capacité du réservoir d'essence
réserve comprise . . . . l 9,5
Réserve de carburant . . . . l 2
Capacité du circuit de refroidissement . . . . l 1,2
Huile du carter
Vidange de l'huile et changement du filtre . . . . . l. 1,15
Vidange d'huile . . . . l. 0,95

TABLEAU DE GRAISSAGE, RAVITAILLEMENTS

Huile de graissage du moteur, boîte de vitesses, transmission primaire . . . . CASTROL POWER 1 RACING 10W-50
Liquide du réfrigérant moteur . . . . CASTROL MOTORCYCLE COOLANT
Liquide du système de freinage . . . . CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4
Lubrification par graisse . . . . CASTROL LM GREASE 2
Lubrification de la chaîne de transmission secondaire . . . . CASTROL CHAIN LUBE RACING
Huile fourche avant . . . . . . CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W
Protection contacts électriques . . . . CASTROL METAL PARTS CLEANER
Anti-fuite pour radiateur . . . AREXONS TURAFALLE LIQUIDO

COMMANDES

ROBINET CARBURANT
Le robinet (1) placé à gauche du réservoir a trois positions :
OFF - fermé ; aucune sortie d'essence ;
ON - ouvert ; l'essence sort du débit principal ;
RES - réserve ; l'essence sort du débit de la réserve.
Si, pendant la marche, on relève des problèmes d'alimentation, positionner le levier du robinet sur RES. Après chaque ravitaillement, repositionner le robinet sur ON.

CARBURANT
Carburant recommandé : essence SANS PLOMB 98.

Remarque* : Si le moteur « cogne », utiliser une autre marque d'essence, ou un carburant à indice d'octane plus élevé.

ATTENTION* : Si le moteur « cogne » encore, l'éteindre immédiatement, car de graves problèmes, dont le grippage, peuvent se vérifier.

ATTENTION* : L'essence est une matière très inflammable qui, en conditions particulières, peut devenir explosive. Toujours éteindre le moteur, ne pas fumer, ou approcher de flammes ou étincelles de la zone de ravitaillement, ou dans les lieux où l'on conserve le carburant.

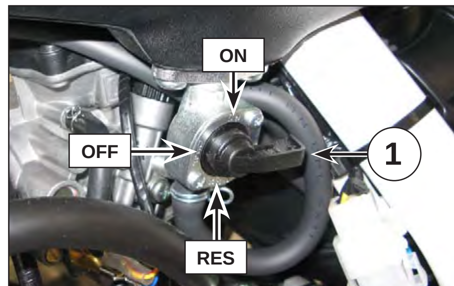
ATTENTION* : Ne jamais remplir le réservoir au delà de la limite inférieure de la goulotte de remplissage. Assurez-vous que le bouchon (2) du réservoir soit bien fermé.

BÉQUILLE LATÉRALE
Chaque motocycle est doté d'une béquille latérale (1).

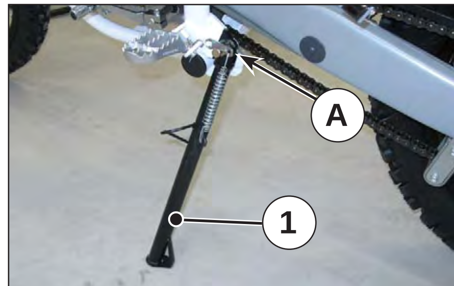
ATTENTION* : La béquille a été projetée pour supporter SEULEMENT LE POIDS DU MOTOCYCLE. Ne jamais s'asseoir sur la moto en utilisant la béquille comme support ; cela pourrait entraîner la rupture et des blessures graves.

ATTENTION* : La moto NE DOIT reposer sur la béquille latérale QUE lorsque le pilote est descendu de l'engin. Le retour de la béquille en position soulevée s'effectue AUTOMATIQUEMENT lorsque la moto passe de la position d'appui à la position verticale.

Contrôler la béquille latérale périodiquement (voir « Fiche d'entretien périodique ») ; vérifier que les ressorts ne soient pas endommagés et que la béquille latérale s'articule librement. Si la béquille latérale est bruyante, lubrifier le pivot (A) de fixation.







FR

DÉMARRAGE À FROID

Pour le démarrage à froid, la moto est équipée d'un levier (3) situé à gauche du guidon. Tirer le levier pour activer le starter, agir en sens inverse pour le désactiver.

AFFICHEUR NUMÉRIQUE, VOYANTS

La moto est équipée d'un afficheur numérique sur lequel sont également montés 3 voyants : feu de route, indicateurs de direction et réserve de carburant.

1- Voyant BLEU « Feu de route »
2- Voyant VERT « Indicateurs de direction »

Tourner la clé de contact en position IGNITION pour illuminer l'afficheur (couleur ambre).

REMARQUES
- À chaque connexion avec la batterie, la version du logiciel de contrôle apparaît pendant 2 secondes ; une fois terminée la phase de contrôle, l'instrument visualise la dernière fonction réglée.
- À chaque arrêt du moteur, l'afficheur cesse de visualiser les fonctions.
- Le passage d'une fonction à l'autre et la réinitialisation correspondante s'effectuent à l'aide de la touche SCROLL (défilement) (A).
- Les fonctions suivantes peuvent être sélectionnées dans cet ordre :

1- SPEED / ODO (figure 1, page 11)
2- SPEED / HORLOGE (figure 2, page 11)
3- SPEED / TRIP (figure 3, page 11)
4- SPEED / CHRONOMÈTRE (figure 4, page 12)
5- SPEED / RPM (Indication numérique) (figure 5, page 12)
6- SPEED / COMPTEUR HORAIRE

1- SPEED / ODO (figure 1)

....







1- SPEED (Km/h ou mph) / ODO / (figure 1)

- SPEED : vitesse du véhicule - Indication max : 299 Km/h ou 299 mph ;
- ODO : odomètre - Indication max : 99999 km ;

Pour passer des km aux miles ou des miles aux km, procéder comme suit :

1) visualiser la figure 1, éteindre le moteur et appuyer sur le bouton SCROLL (A).
2) tourner la clé de l'interrupteur d'allumage en position IGNITION en appuyant sur le bouton SCROLL (A) jusqu'à l'affichage du symbole « Km/h ».
3) ensuite les symboles « Km/h » et « Mph Miles » sont visualisés alternativement ; appuyer à nouveau sur le bouton SCROLL (A) quand est visualisée l'unité de mesure désirée.



2- SPEED / CLOCK (figure 2)

- SPEED : vitesse - Indication max : 299 Km/h ou 299 mph ;
- CLOCK : horloge- Indication de 0:00 à 23:59:59.

Pour régler l'horloge, appuyer sur le bouton SCROLL (A) pendant plus de 3 secondes pour régler les heures ; après avoir relâché le bouton, laisser s'écouler 3 secondes avant de pouvoir régler les minutes ;



3- SPEED / TRIP 1 (figure 3)

- SPEED : vitesse - Indication max : 299 Km/h ou 299 mph
- TRIP 1 : distance - Indication max : 999, 9 km (la donnée est perdue lorsque la batterie est débranchée).

Pour régler TRIP, appuyer sur le bouton SCROLL (A) pendant plus de 3 secondes.



4- SPEED / CHRONOMÈTRE (STP) (figure 4)

- SPEED : vitesse - Indication max : 299 Km/h ou 299 mph ;
- STP 1 : temps de parcours en km-mi.
- Indication de 0:00 à 99:59:59 (la donnée est perdue lorsque la batterie est débranchée).

Le compteur STP s'active en appuyant, une fois la fonction affichée, sur le bouton SCROLL (A) pendant plus de 3 secondes.

- 1ère intervention : activation de la fonction ;
- 2ème intervention : arrêt des compteurs ;
- 3ème intervention : remise à zéro STP ;
- 4ème intervention : activation de la fonction ;
- 5ème intervention : arrêt des compteurs ;

....
et ainsi de suite



5- SPEED / RPM NUMÉRIQUE (figure 5)

- SPEED : vitesse - Indication max : 299 Km/h ou 299 mph
- RPM NUMÉRIQUE : MIN. 500, MAX 14250



6- SPEED / COMPTEUR HORAIRE

- Il compte les heures de fonctionnement du moteur avec une cadence de 30 minutes jusqu'à 30 heures maximum (cette donnée sera perdue lors de la déconnexion de la batterie).
- La fonction affichée, appuyer sur la touche SCROLL (A) pendant plus de 3 secondes pour effacer les données mémorisées.

POIGNÉE DE GAZ

La poignée (1) de gaz est placée à droite du guidon. La position de la commande sur le guidon peut être réglée en desserrant les deux vis de fixation.

AVERTISSEMENT*
N'oubliez pas de serrer les vis (A) après le réglage.

COMMANDE FREIN AVANT

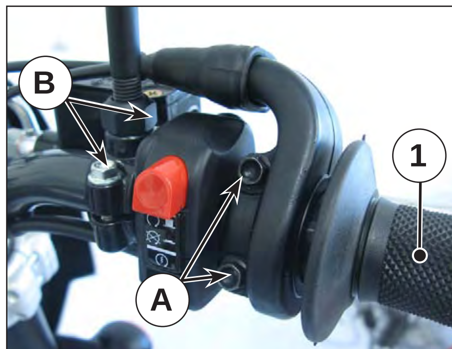
La manette (2) de commande du frein avant est placée à droite du guidon. La position de la commande sur le guidon peut être réglée en desserrant les deux vis de fixation.

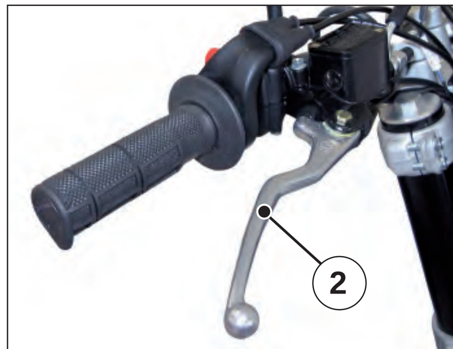
AVERTISSEMENT*
N'oubliez pas de serrer les vis (B) après le réglage.

COMMUTATEUR DE DÉMARRAGE

L'interrupteur d'allumage a deux positions.
- De la position OFF, position non enfoncée de la clé, tourner la clé (1) en sens horaire sur IGNITION ; l'allumage, les feux de position et les utilisations sont insérés et il est alors possible de démarrer la moto;

FR







BLOCAGE DE LA DIRECTION

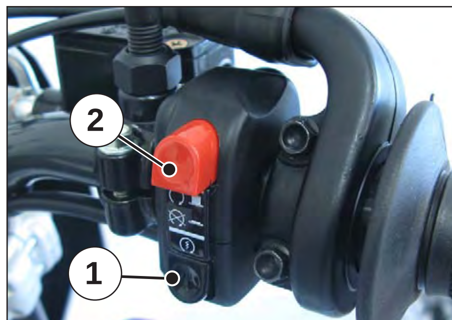
A droite de la moto, un blocage de direction (1) a été assemblé.
Pour bloquer la direction, procéder comme suit :
- Tourner le guidon à gauche, introduire la clé dans la serrure et la tourner en sens antihoraire. - Pousser la clé vers l'intérieur et, si nécessaire, tourner le guidon dans les deux sens. - Tourner la clé en sens horaire et l'extraire de la serrure.

Pour débloquer la direction, effectuer les mêmes opérations, mais en sens inverse.



COMMUTATEUR DROIT SUR LE GUIDON

Le commutateur droit dispose des commandes suivantes:
1) Bouton de démarrage moteur
2) Interrupteur d'URGENCE d'arrêt du moteur.



COMMUTATEUR GAUCHE SUR LE GUIDON

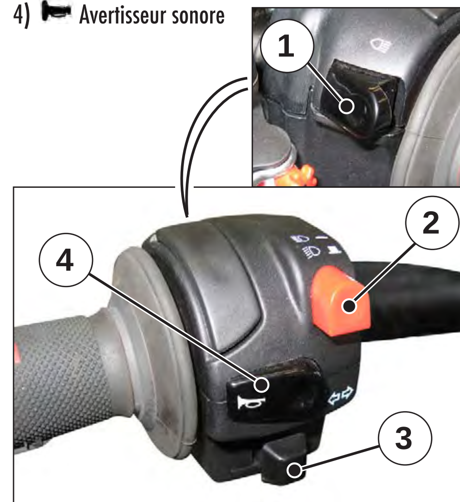
Le commutateur gauche dispose des commandes suivantes :
1) Appel de phares (retour automatique)

2) Commande sélection feu de route

Commande sélection feu de croisement

3) Indicateurs de direction gauche (retour automatique)
Indicateurs de direction droite (retour automatique)
Pour désactiver l'indicateur, presser le levier de commande une fois retourné au centre.

4) Avertisseur sonore



COMMANDE DE L'EMBRAYAGE

Le levier (1) d'embrayage est situé sur le côté gauche du guidon et est équipé d'une protection.
La position de la commande de l'embrayage sur le guidon peut être réglée en desserrant la vis inférieure (A) de fixation.

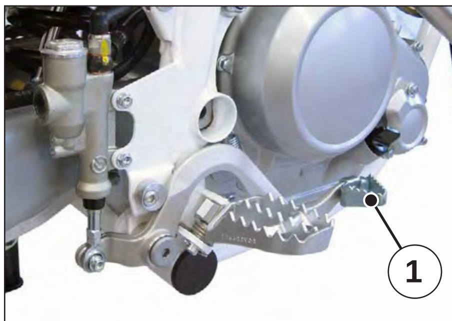
AVERTISSEMENT*
N'oubliez pas de serrer la vis après le réglage.





COMMANDE FREIN ARRIÈRE

La pédale (1) de commande du frein arrière se trouve du côté droit de la moto. Lors du freinage, un interrupteur d'arrêt allume le feu arrière.

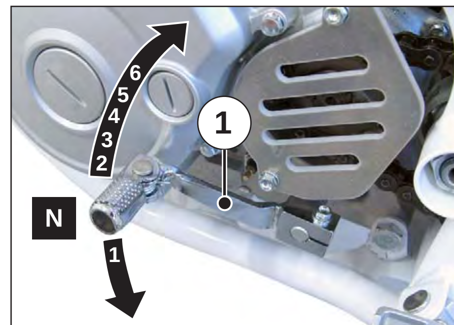


COMMANDE DE LA BOÎTE DE VITESSES

Le levier (1) est placé sur le côté gauche du moteur. À chaque changement de vitesse, le conducteur doit libérer la pédale qui retournera en position centrale. Le "point mort" (N) se trouve entre la première et la deuxième vitesse.
On passe la première vitesse en poussant le levier vers le bas ; pour toutes les autres vitesses le pousser vers le haut.
La position du levier sur l'arbre peut être modifiée. Pour effectuer cette opération il faut desserrer la vis, enlever le levier et le placer dans une nouvelle position sur l'arbre.
Une fois l'opération terminée, serrer la vis.

AVERTISSEMENT*: Ne jamais changer de vitesse sans débrayer et sans fermer la poignée de gaz. Autrement, le moteur pourrait "s'emballer" et donc, subir des dommages.

ATTENTION*: Ne pas ralentir en rétrogradant à une vitesse pouvant porter le moteur à s'emballer ou bien faire perdre l'adhérence à la roue arrière, si la vitesse immédiatement inférieure devait être sélectionnée.



INSTRUCTIONS POUR L'UTILISATION DE LA MOTO

REMARQUE* : Si vous êtes peu familier avec le fonctionnement de votre moto, avant de la conduire, lisez attentivement les instructions du paragraphe "COMMANDES".

CONTRÔLES PRÉLIMINAIRES

Chaque fois que vous utilisez votre moto, effectuer un contrôle général comme suit :
- contrôler le niveau du carburant et celui de l'huile du moteur ;
- contrôler le niveau du liquide de freins ;
- contrôler la direction en tournant le guidon en fin de course dans les deux sens ;
- contrôler la pression des pneus ;
- contrôler la tension de la chaîne ;
- contrôler et régler s'il le faut la poignée de gaz ;
- tourner la clé de l'interrupteur d'allumage sur IGNITION ;
- actionner les indicateurs de direction et contrôler que le voyant s'allume ;
- vérifier que le feu de stop arrière s'allume ;
- vérifier que l'afficheur s'illumine et que les feux s'allument.

INSTRUCTIONS DE RODAGE

L'exclusivité du projet, la qualité élevée des matériaux employés, ainsi que le montage soigné, vous garantissent le plus grand confort dès le premier instant. Toutefois, pendant les 600 premiers km, les règles suivantes devront être SCRUPULEUSEMENT respectées. La NON OBSERVANCE DE CES RÈGLES POURRA PORTER PRÉJUDICE À LA DUREE ET AUX PERFORMANCES DE LA MOTO:

- chauffer le moteur en le laissant tourner à bas régime, avant d'utiliser le motocycle ;
- éviter les départs soudains et ne jamais faire tourner le moteur à haut régime aux vitesses les plus basses ;
- conduire à vitesse modérée jusqu'à ce que le moteur soit chaud ;
- utiliser les deux freins de manière répétitive pour roder les plaquettes et les disques ;
- éviter de conserver la même vitesse à long terme ;
- éviter les longs parcours sans arrêt ;
- ne JAMAIS conduire en descente avec le LEVIER DE VITESSES AU POINT MORT, mais enclencher une vitesse pour utiliser le frein moteur et éviter l'usure rapide des plaquettes de frein :
- Pendant les 300 premiers km ne pas dépasser les 6000 tours/min ; pendant les 300 km suivants ne pas dépasser les 8000 tours/min.

LOCALISATION DES PROBLÈMES DE FONCTIONNEMENT

La liste suivante des éventuels problèmes de fonctionnement sert, en général, à en trouver l'origine et la solution.

Le moteur ne démarre pas
- Technique de démarrage inappropriée : suivre les instructions du paragraphe « Démarrage du moteur » ;
- Bougie sale : nettoyer
- La bougie ne fait pas d'étincelle : régler la distance des électrodes
- Démarreur défectueux : réparer ou remplacer
- Bouton de démarrage défectueux : remplacer le commutateur

Le moteur a du mal à démarrer
- Bougie sale ou en mauvaise état : nettoyer ou remplacer

Le moteur démarre mais le fonctionnement est irrégulier
- Bougie sale ou en mauvaise état : nettoyer ou remplacer
- Distance des électrodes de la bougie non appropriée : régler ;

La bougie se salit facilement
- La bougie n'est pas appropriée : remplacer;

Le moteur surchauffe
- Obstructions du flux d'air sur les radiateurs : nettoyer
- Contrôler le fonctionnement correct du ventilateur et du thermocontact
- Quantité d'huile insuffisante : en rajouter.

Le moteur manque de puissance
- Filtre à air sale : nettoyer
- Distance excessive des électrodes de la bougie : régler ;
- Jeu de soupapes incorrect : régler ;
- Compression insuffisante : en vérifier la cause.

Le moteur cogne
- Important dépôt de carbone sur la tête du piston ou dans la chambre de combustion : nettoyer
- Bougie défectueuse ou à degré thermique erroné : remplacer ;

L'alternateur ne charge pas ou charge de manière insuffisante
- Les câbles sur le régulateur de tension sont mal connectés ou en court circuit : connecter correctement ou remplacer ;
- La bobine de l'alternateur est défectueuse : remplacer ;
- Rotor démagnétisé : remplacer ;
- Régulateur de tension défectueux : remplacer ;

La batterie surchauffe
- Régulateur de tension défectueux : remplacer ;

Difficulté à passer les vitesses
- Huile moteur à viscosité trop élevée : remplacer par l'huile prescrite.

L'embrayage glisse
- Charge des ressorts insuffisante : remplacer ;
- Disques embrayage usés : remplacer;

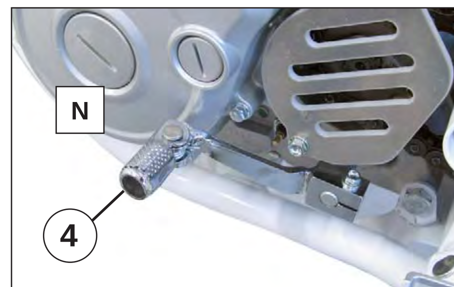
Les freins ne fonctionnent pas correctement
- Plaquettes usées : remplacer ;

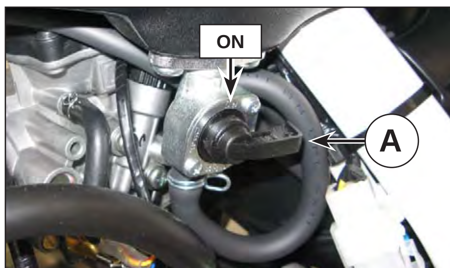
DÉMARRAGE DU MOTEUR

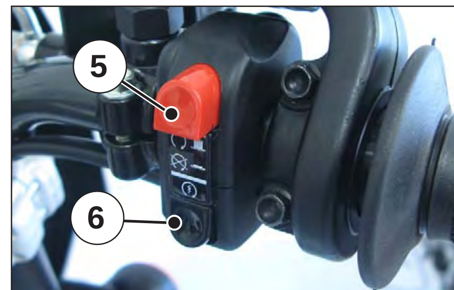
Le moteur froid, à savoir après un arrêt prolongé de la moto ou si la température ambiante est basse, procéder comme suit :

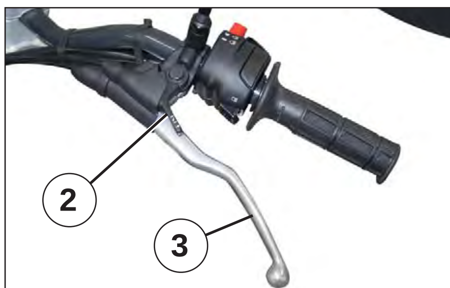
1) tourner la clé (1) de l'interrupteur d'allumage sur ON ;
2) s'assurer que le robinet (A) carburant est en position ouverte « ON ».
3) tirer le levier (2) du starter ;
4) tirer le levier (3) d'embrayage ;
5) positionner la pédale (4) de la boîte de vitesses au point mort et relâcher le levier d'embrayage ;
6) contrôler si le bouton (5) est en position extraite, puis appuyer sur le bouton de démarrage (6). Ramener le levier (2) du starter en position initiale dès que le moteur tient le ralenti. Pour le démarrage à chaud, NE PAS utiliser le starter. Ne pas faire fonctionner le moteur froid à plein régime pour que l'huile puisse chauffer et circuler dans tous les points qui doivent être lubrifiés.







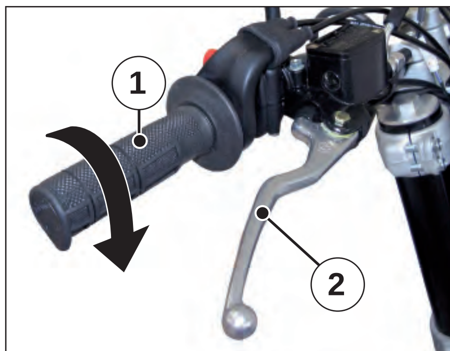


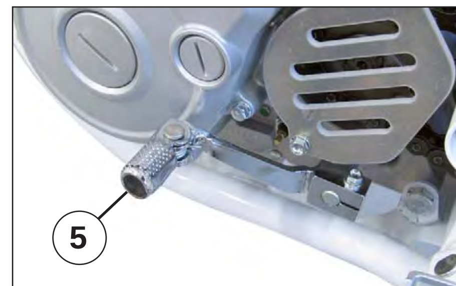


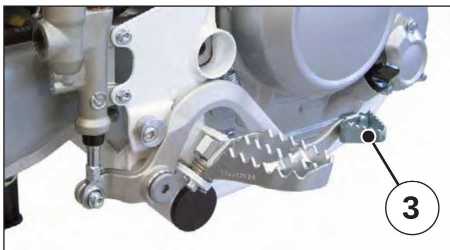
ARRÊT DE LA MOTO ET DU MOTEUR

- Fermer complètement la poignée (1) de gaz de façon à réduire la vitesse de la moto.
- Freiner aussi bien à l'avant (2) qu'à l'arrière (3) tout en rétrogradant (pour une forte décélération, appuyer fermement sur le levier et sur les pédales de frein).
- Une fois la moto arrêtée, tirer le levier d'embrayage (4) et amener le levier de vitesses (5) au point mort.
- Tourner la clé de contact (6) sur OFF (position non enfoncée de la clé).
- Fermer le robinet (7) du carburant (position OFF).

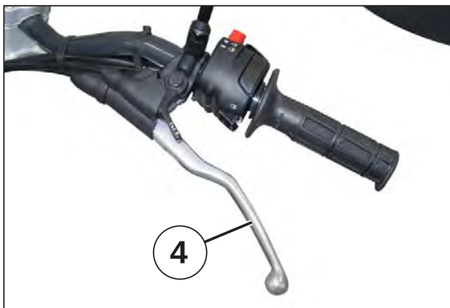
ATTENTION* : Dans certaines conditions, il convient d'utiliser indépendamment le frein avant ou arrière. Sur les terrains glissants, utiliser le frein avant avec prudence. L'usage incorrect des freins peut causer des accidents graves.

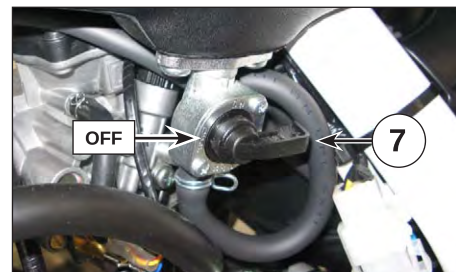










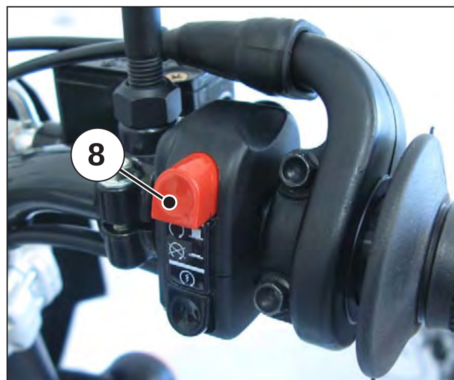


FR

ATTENTION* : En cas de blocage de la commande de gaz en position ouverte ou d'autre dysfonctionnement qui fasse tourner le moteur de façon incontrôlable, appuyer IMMÉDIATEMENT sur le bouton (8) arrêt du moteur. Lorsque que ce bouton est pressé, garder le contrôle du motocycle, en utilisant normalement les freins et le guidon.

ARRÊT DU MOTEUR EN CAS D'URGENCE

- Appuyer sur le bouton rouge (8) pour arrêter le moteur ; le ramener à nouveau en position "non enfoncée" après l'utilisation.

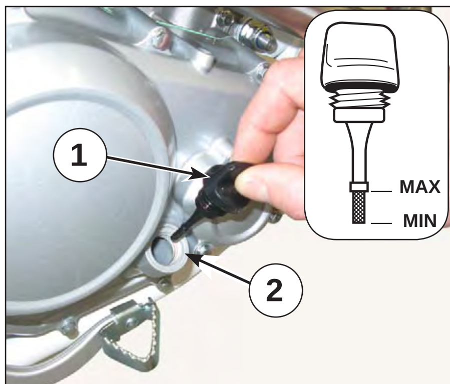


CONTRÔLE DU NIVEAU DE L'HUILE

En mettant la moto sur une surface plane et en position verticale, contrôler le niveau d'huile en dévissant le bouchon avec la jauge (1) située sur le carter droit du moteur. Vérifier que le niveau soit compris entre les deux niveaux MIN et MAX. Pour effectuer le remplissage, introduire l'huile à travers l'orifice (2).

Remarque*: Effectuer cette opération à moteur chaud.

ATTENTION* : Veillez à ne jamais toucher l'huile moteur chaude.

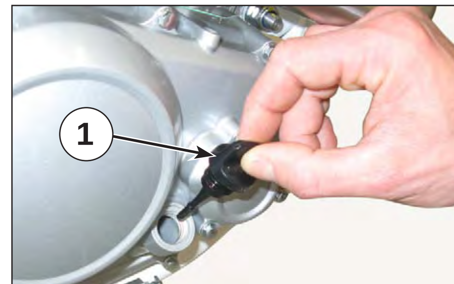


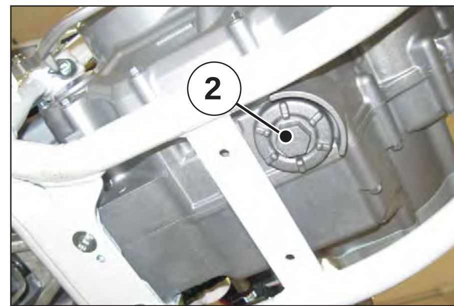
VIDANGE D'HUILE MOTEUR ET NETTOYAGE-REMPLACEMENT DES FILTRES MÉTALLIQUES ET À CARTOUCHE

ATTENTION* : Veillez à ne jamais toucher l'huile moteur chaude.

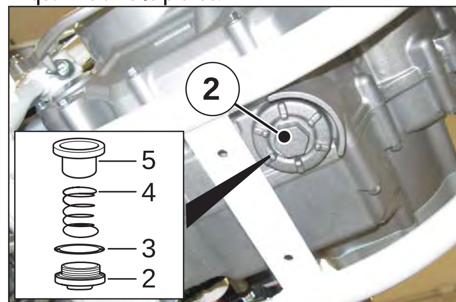
Vidange d'huile moteur à effectuer, À MOTEUR CHAUD ; procéder comme suit :

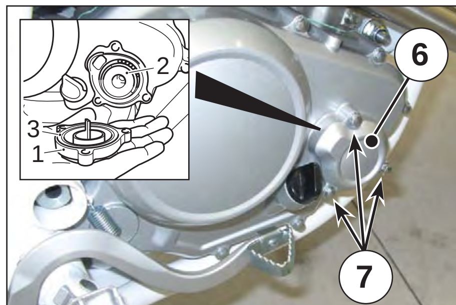
- Enlever le bouchon de remplissage de l'huile (1) ;
- placer une cuve sous le moteur ;
- Enlever le bouchon de vidange de l'huile (2) ;
- vider l'huile usée et nettoyer l'aimant sur le bouchon (2) ;





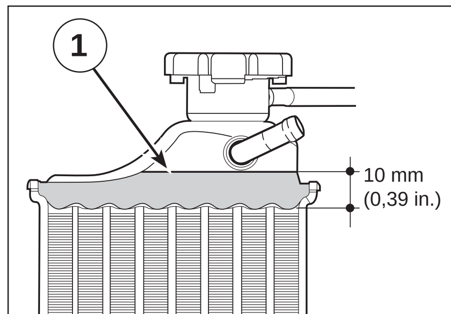
- enlever le joint torique (3), le ressort (4) et le filtre métallique (5) ;
- enlever le couvercle (6) en dévissant les vis (7) et enlever le filtre (8) ;
- nettoyer le filtre métallique (5) avec de l'essence et remplacer le filtre (8) ;
- contrôler l'état des joints toriques ; s'il sont endommagés il faut les remplacer, puis répéter l'opération à l'inverse pour remonter ;
- après le nettoyage et/ou remplacement des filtres, remonter le bouchon de vidange (2) et introduire la quantité d'huile prévue.





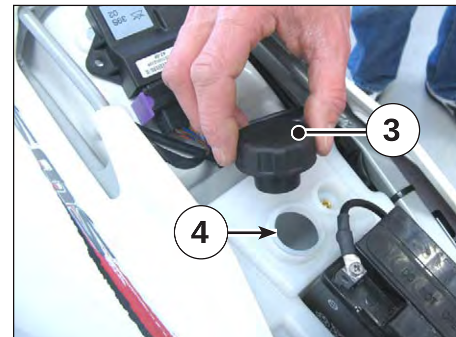
CONTRÔLE DU NIVEAU DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Contrôler le niveau (1) dans le radiateur droit à moteur éteint et motocycle en position verticale. Le liquide de refroidissement doit se trouver 10 mm au-dessus des éléments ; puis enlever la selle en tournant le goujon arrière (2) en sens antihoraire.

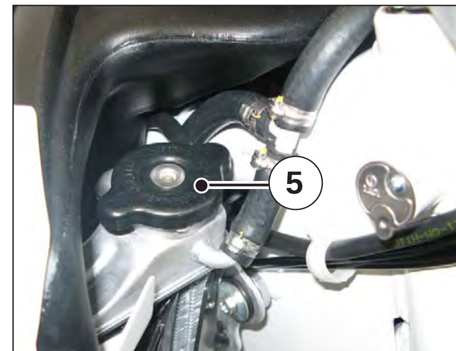




Enlever le bouchon (3) du réservoir d'expansion et vérifier que le liquide se trouve à peu près à 80 mm du bord supérieur de l'orifice (4).

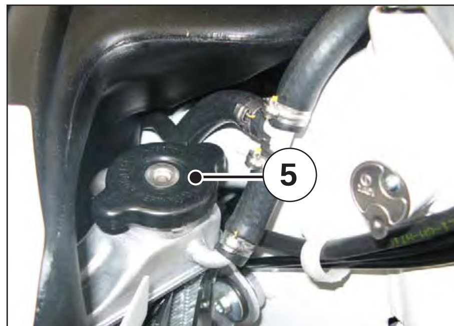


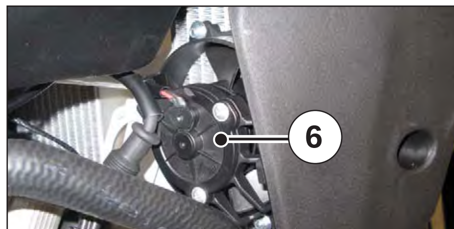
Le bouchon (5) du radiateur est pourvu de deux positions de déblocage, la première peut servir à la décharge préventive de la pression du circuit de refroidissement.



ATTENTION
Ne jamais enlever le bouchon (5) du radiateur le moteur chaud car le liquide pourrait se déverser et provoquer des brûlures.
ATTENTION
Ne pas oublier que le ventilateur de refroidissement (6) peut être activé même lorsque l'interrupteur d'allumage est sur la position OFF ; il est donc conseillé de se tenir à distance des palettes du ventilateur.

Remarque *:
Si des difficultés surgissent lors de l'élimination du liquide sur des surfaces vernies, laver à l'eau.



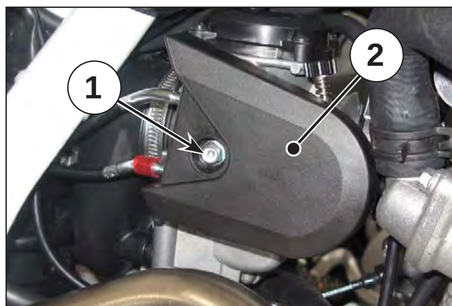


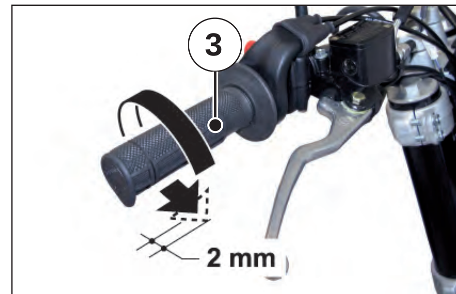
RÉGLAGE DU CÂBLE DE COMMANDE DES GAZ

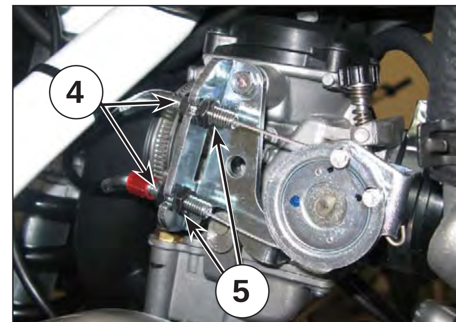
Pour vérifier le réglage de la transmission du câble de la poignée de gaz, procéder comme suit :
- desserrer la vis (1) et enlever le couvercle (2) de protection ;
- Tourner la poignée (3) de gaz et vérifier qu'il existe un jeu d'environ 2 mm ;
- si cela n'a pas lieu, desserrer les contre-écrous (4) et tourner convenablement les vis de réglage (5) (en les dévissant le jeu se réduit, en les vissant le jeu augmente) ;
- serrer à nouveau les contre-écrous (4) :
- remonter le tout en procédant en sens inverse.

ATTENTION* : Pour ne pas porter préjudice à la sécurité, ne jamais conduire avec le câble de commande des gaz endommagé.

ATTENTION* : Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone. Ne jamais faire tourner le moteur en milieux fermés.



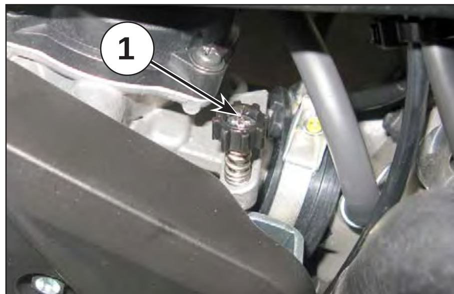




RÉGLAGE DU RALENTI

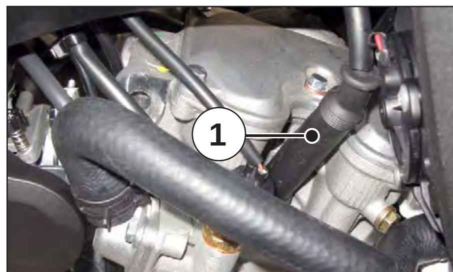
Effectuer le réglage du ralenti à moteur chaud et avec la poignée de gaz en position fermée. Procéder comme suit :

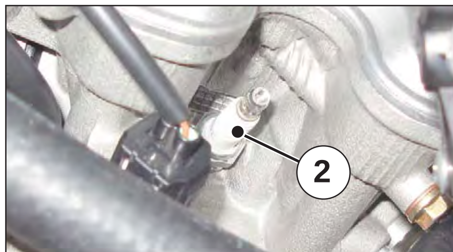
- tourner la vis de réglage du ralenti (1) située à droite sur le véhicule, sur le carburateur, jusqu'atteindre un régime de ralenti de 1750±50 (tourner en sens horaire pour augmenter le régime, en sens antihoraire pour le réduire).



CONTRÔLE DE LA BOUGIE D'ALLUMAGE

La distance entre les électrodes de la bougie (2) doit être de 0,7 à 0,8 mm.
Une distance supérieure peut entraîner des difficultés de démarrage et de surcharge de la bobine.
Une distance inférieure peut causer des problèmes d'accélération, de fonctionnement au ralenti et de performance à basses vitesses.
Nettoyer la saleté autour du siège de la bougie avant de la retirer après avoir enlevé le couvercle (1).
Il est conseillé d'examiner la bougie juste après son démontage puisque les dépôts et la coloration de l'isolant fournissent des renseignements utiles.

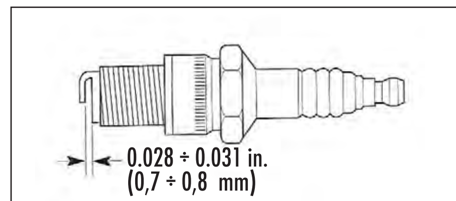




Degré thermique exact :
La pointe de l'isolant est sèche et sa couleur est marron clair ou gris.
Degré thermique élevé :
La pointe de l'isolant est sèche et couverte d'incrustations foncées.
Degré thermique bas :
La bougie est surchauffée, la pointe de l'isolant est vitreuse et de couleur blanche ou grise.

AVERTISSEMENT* : Remplacer éventuellement la bougie par une bougie de grade identique avec extrême prudence.

Avant de remonter la bougie, nettoyer soigneusement les électrodes et l'isolant en utilisant une brosse métallique. Appliquer de la graisse graphitée sur le filet de la bougie, la visser à la main jusqu'en bout de course, puis la serrer avec un couple de 10 à 12 Nm. Desserrer la bougie, puis la serrer de nouveau à 10÷12 Nm.
Les bougies dont l'isolant est craquelé ou dont les électrodes sont corrodées doivent être remplacées.



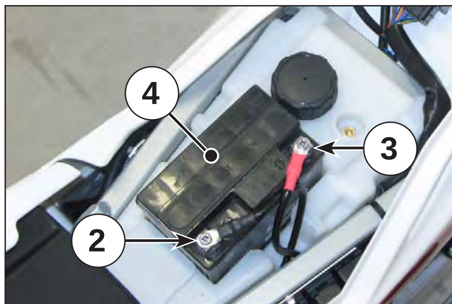
FR

CONTRÔLE DU FILTRE À AIR

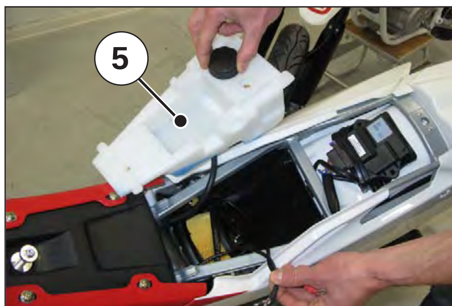
- enlever la selle en tournant le goujon arrière (1) en sens antihoraire ;
- Déconnecter les câbles (2) et (3) de la batterie (4) et l'enlever.
- Soulever la cuve (5) de récupération du liquide de refroidissement.
- Dévisser la vis (6) et enlever le filtre (7) avec le couvercle (8) correspondant.
- Contrôler l'état du filtre (7) ; pour son nettoyage souffler de l'air comprimé de l'intérieur vers l'extérieur ; s'il est très sale le remplacer.

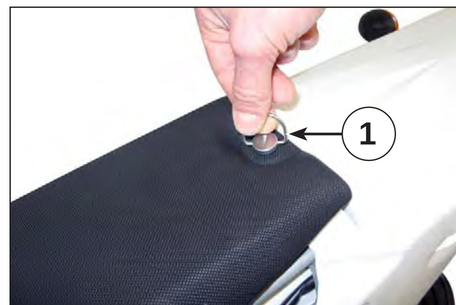
ATTENTION* : le véhicule est équipé d'un élément filtrant en papier, donc non lavable.

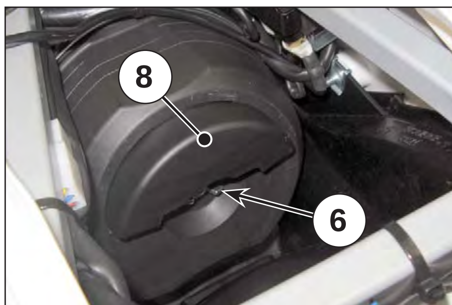
- Pour réassembler tous les éléments procéder en sens inverse en s'assurant que la base d'appui du filtre est propre.









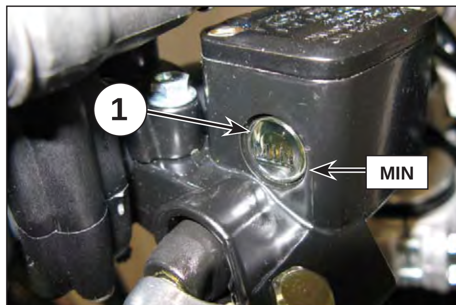


CONTRÔLE DU NIVEAU DU LIQUIDE FREIN AVANT

Le niveau du liquide dans le réservoir du maître-cylindre ne doit jamais se trouver en dessous de la valeur minimum visible par le hublot (1) qui se trouve sur un côté du maître-cylindre.
L'abaissement du niveau d'huile permet l'entrée d'air dans le système ; par conséquent, la course du levier sera plus longue.

ATTENTION* : Si le levier du frein est trop "souple", cela signifie qu'il y a de l'air dans la tuyauterie, ou un défaut dans le système. Étant donné qu'il est dangereux de conduire le motocycle dans ces conditions, faire contrôler le système de freinage chez le Concessionnaire Husqvarna.
AVERTISSEMENT* : Ne jamais verser le liquide de freins sur des surfaces vernies ou des glaces (ex. de feux)

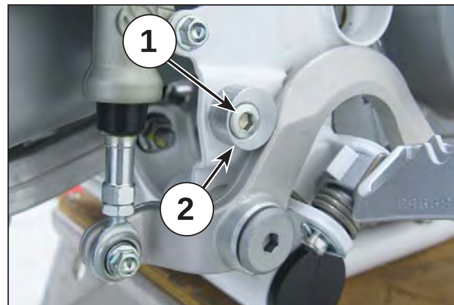
AVERTISSEMENT* : Ne jamais mélanger deux types de liquide différents. Si on utilise une marque différente de liquide, éliminer d'abord le liquide existant.

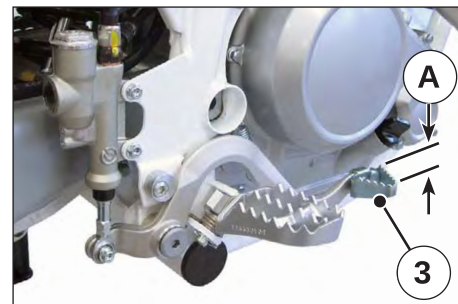


AVERTISSEMENT* : Le liquide de freins peut causer des irritations. Éviter tout contact avec la peau et les yeux. Nettoyer la partie en contact et, s'il s'agit des yeux, appeler un médecin.

RÉGLAGE DE LA POSITION PÉDALE DU FREIN ARRIÈRE

La position de la pédale de contrôle du frein arrière par rapport au repose-pied, peut être réglée selon les exigences du pilote.
Si l'on doit effectuer ce réglage, procéder de la façon suivante :
- desserrer la vis (1) ;
- tourner la came (2) pour baisser ou soulever la pédale de frein (3) de la mesure (A) désirée ;
- après l'avoir réglée, serrer à nouveau la vis (1). Après ce réglage, il s'avère nécessaire de régler la course à vide de la pédale conformément aux instructions reportées ci-dessous.



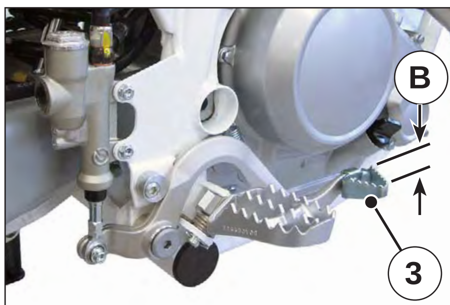


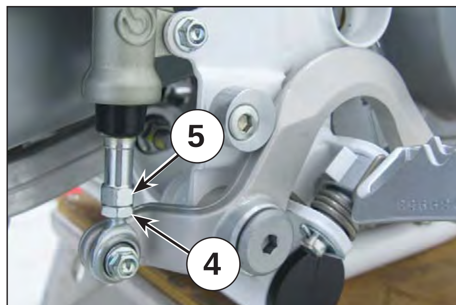
FR

RÉGLAGE DE LA COURSE À VIDE DU FREIN ARRIÈRE

La pédale (3) de contrôle du frein arrière doit avoir une course à vide (B) de 5-10 mm avant de commencer le freinage.
Si cette condition n'est pas observée, effectuer le réglage de la façon suivante :
- desserrer l'écrou (4) ;
- agir sur la tige de commande pompe (5) pour augmenter ou réduire la course à vide ;
- après le réglage, serrer à nouveau l'écrou (4).

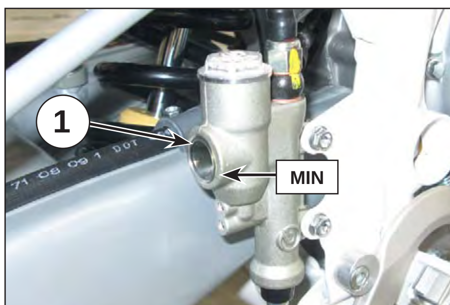
ATTENTION *:
L'absence de la course à vide prévue donnera lieu à une usure rapide des plaquettes de frein avec le risque d'INEFFICACITÉ TOTALE DU FREIN.





CONTRÔLE DU NIVEAU DU LIQUIDE DE FREIN ARRIÈRE

Le niveau du liquide, visible par le hublot (1), doit se trouver en-dessus de la marque du niveau minimum située sur le réservoir du maître-cylindre.
L'abaissement du niveau d'huile permet l'entrée d'air dans le système ; par conséquent, la course du levier sera plus longue.



ATTENTION*: Si le levier du frein est trop "souple", cela signifie qu'il y a de l'air dans la tuyauterie, ou un défaut dans le système. Étant donné qu'il est dangereux de conduire le motocycle dans ces conditions, faire contrôler le système de freinage chez le Concessionnaire Husqvarna.

AVERTISSEMENT*: Ne jamais verser le liquide de freins sur des surfaces vernies ou des glaces (ex. de feux)

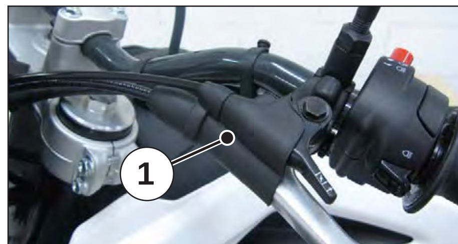
AVERTISSEMENT*: Ne jamais mélanger deux types de liquide différents. Si on utilise une marque différente de liquide, éliminer d'abord le liquide existant.

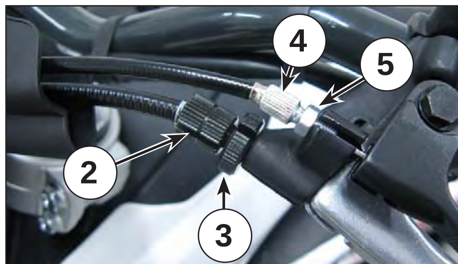
AVERTISSEMENT*: Le liquide de freins peut causer des irritations. Éviter tout contact avec la peau et les yeux. Nettoyer la partie en contact et, s'il s'agit des yeux, appeler un médecin.

RÉGLAGE LEVIER COMMANDE D'EMBRAYAGE

Pour régler l'embrayage il faut agir sur la tension du câble au moyen de l'ensemble de réglage situé sur le levier.

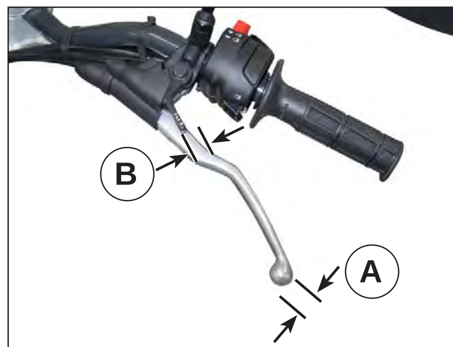
- Enlever la protection en caoutchouc (1).
- Agir sur le tendeur (2) pour desserrer le contre-collier (3).
  La course à vide (A) doit être d'au moins 10 mm avant de commencer à déclencher l'embrayage.
- Le réglage terminé, serrer le contre-collier (3) et repositionner la protection en caoutchouc (1).





RÉGLAGE LEVIER COMMANDE STARTER

- Enlever la protection en caoutchouc (1).
- Agir sur le tendeur (4) en desserrant le contre-écrou (4).
  La course à vide (B) doit être d'au moins 5 mm.
- Le réglage terminé, serrer le contre-écrou (5) et repositionner la protection en caoutchouc (1).



FR

SUSPENSIONS

Le tarage des suspensions a été choisi après avoir effectué des essais nombreux et rigoureux en conditions d'utilisation différentes. Ce tarage est adéquat aux emplois les plus variés de la moto.

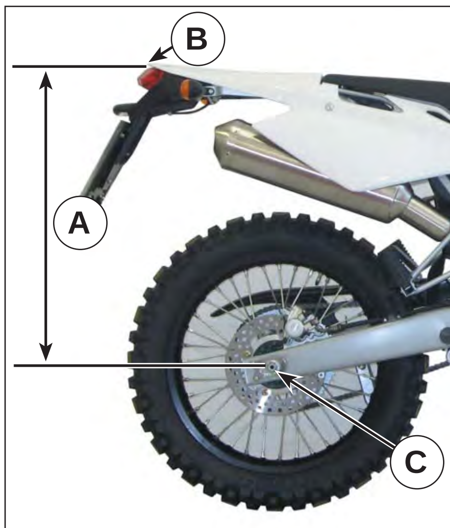
ATTENTION*:
N'oubliez pas que les motocycles participant à des compétitions sont exclus de TOUTE GARANTIE, quelle que soit la pièce et toutes les modifications à la configuration de série entraînent la NON-CONFORMITÉ DU VÉHICULE AU TYPE HOMOLOGUÉ, le rendant inadapté à la circulation sur la voie publique et donc utilisable uniquement sur "CIRCUIT FERMÉ" par une personne en possession des autorisations/permis de conduire nécessaires.

RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR

L'amortisseur est calibré pour la marche avec le seul conducteur ainsi qu'un bagage de petite dimension. Effectuer un nouveau réglage de l'amortisseur (précharge du ressort) en cas de déplacement avec passager.

ATTENTION*: Le réglage de l'amortisseur influe sur la stabilité et même sur la maniabilité du motocycle. Il est donc conseillé de conduire avec précaution après un changement du tarage standard.

Avant d'effectuer des changements, nous conseillons d'enregistrer la mesure "A" de référence.



B : Hauteur supérieure du garde-boue arrière

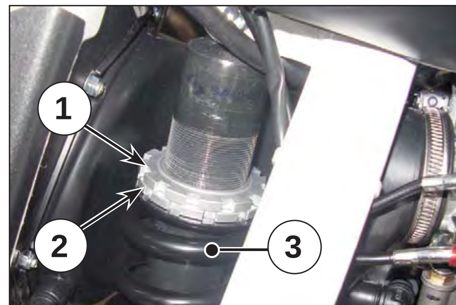
C : axe du pivot roue arrière

RÉGLAGE DE LA PRÉCHARGE DU RESSORT AMORTISSEUR

Pour réaliser l'opération, procéder comme suit :

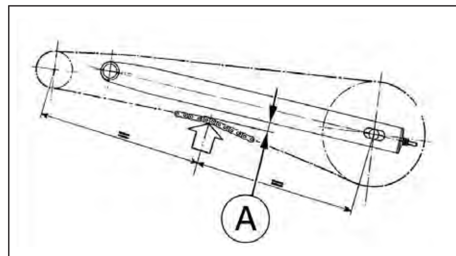
1. Nettoyer le contre-collier (1) et le collier de réglage (2) du ressort (3).
2. Desserrer le contre-collier à l'aide d'une clé à crochet, ou d'un poinçon en aluminium.
3. Tourner le collier de réglage jusqu'à la position désirée.
4. Une fois ce réglage effectué (en fonction de votre poids et du style de conduite), bloquer le contre-collier. (Couple de serrage : 5 kgm).

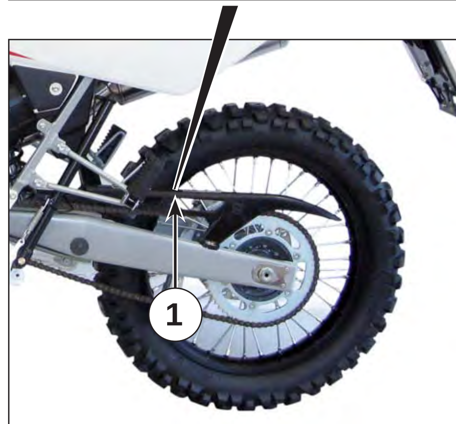
ATTENTION*: Lors du réglage de l'amortisseur, veillez à ne jamais toucher un tuyau d'échappement chaud.



RÉGLAGE DE LA CHAÎNE

La chaîne doit être contrôlée, réglée et lubrifiée conformément au "Tableau d'entretien", pour des raisons de sécurité et pour prévenir toute usure excessive. Une usure excessive de la chaîne, ou bien un réglage incorrect, (chaîne trop tendue ou jeu excessif), peut provoquer la sortie ou la rupture de la couronne.

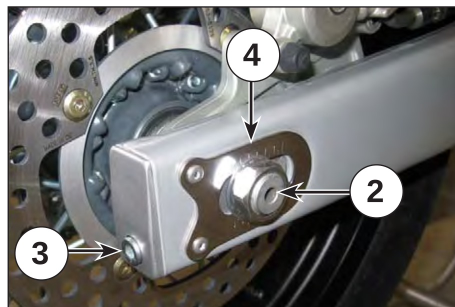




Contrôler que la chaîne présente un jeu (A) d'environ 12 mm, comme indiqué dans la plaquette (1) sur le carter de chaîne.
Si ce n'est pas le cas, procéder de la manière suivante :

- au côté droit, à l'aide d'une clé à douille de 25 mm desserrer l'écrou (2) de fixation de l'axe de roue ;
- agir sur les tirants (3), à chaque côté du bras oscillant, en utilisant une clé Allen de 6 mm ;
- s'assurer du correct alignement de l'axe de roue à l'aide de l'échelle graduée (4) ;
- le réglage terminé, serrer l'écrou de l'axe de roue (2).

Après le réglage, toujours contrôler que la chaîne présente une flèche de 12 mm.



FR

LUBRIFICATION CHAÎNE

Lubrifier la chaîne en suivant les instructions reportées ci-dessous.

AVERTISSEMENT*: Ne jamais utiliser de la graisse pour lubrifier la chaîne car la graisse provoque l'accumulation de poussière et de boue qui, en agissant comme agents abrasifs, entraîne l'usure rapide de la couronne, du pignon et de la chaîne.

Lavage de la chaîne

Laver avec du pétrole ; si l'on utilise de l'essence ou du trichloréthylène en particulier il faut l'essuyer et la lubrifier pour éviter toute oxydation.

Lubrification chaîne

Lubrifier la chaîne à l'aide d'un pinceau avec un lubrifiant spécifique au Bisulfure de molibdène ou bien avec de l'huile moteur à haute viscosité chauffée pour la rendre fluide.

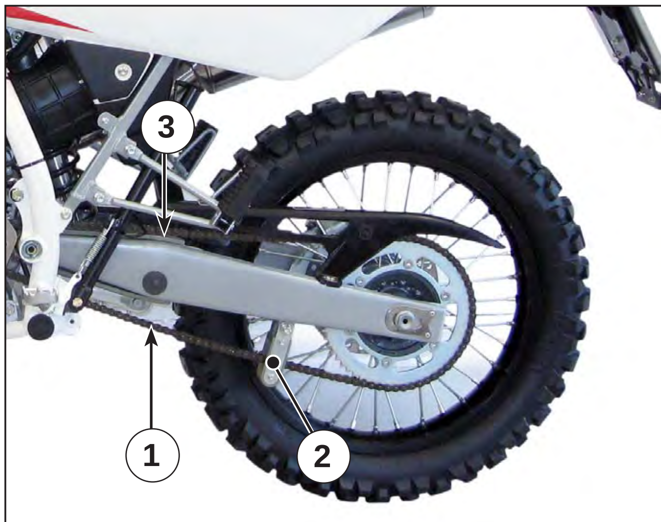
Remarque * : Comme alternative il est également possible d'utiliser des lubrifiants en spray appropriés.

AVERTISSEMENT*: Le lubrifiant de la chaîne NE DOIT JAMAIS entrer en contact avec le pneu ou le disque frein arrière.

Rouleau du guide-chaîne, patin du guide-chaîne, patin de chaîne

Contrôler l'usure des éléments susdits et les remplacer si nécessaire.

AVERTISSEMENT*: Contrôler l'alignement du rouleau de guide-chaîne. Veillez à ce que ce rouleau ne soit pas plié, car il pourrait provoquer une usure excessive de la chaîne, ou un déraillement de la chaîne du pignon.



1 - Rouleau de guidage de chaîne
2 - Patin du guide-chaîne
3 - Patin de chaîne

DÉMONTAGE DE LA ROUE AVANT

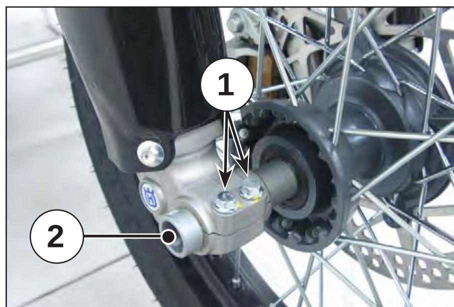
Placer une béquille ou un bloc sous le moteur de façon à ce que la roue avant soit soulevée du sol.
Desserrer les vis (1) qui bloquent l'axe (2) de la roue sur les supports des montants de la fourche. Bloquer l'extrémité de l'axe de la roue et dévisser, en même temps, la vis (3) sur le côté opposé ; enlever l'axe de la roue.

Remarque *:
Lorsque la roue est démontée, ne pas tirer la poignée du frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l'étrier. Après le démontage de la roue avant, poser la roue avec le disque vers le haut.

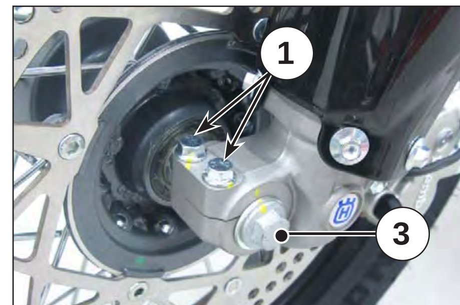


REMONTAGE DE LA ROUE AVANT

Insérer l'entretoise (D) gauche sur le moyeu de la roue.
Insérer la roue entre les tubes de la fourche de façon que le disque de frein s'insère dans l'étrier.
Insérer par le côté droit le pivot de la roue (2) préalablement graissé et le battre jusqu'à la butée sur la tige gauche ; pendant cette opération il est conseillé de faire tourner la roue. Visser la vis (3) sur le côté gauche de la fourche SANS la bloquer.
À ce stade, pomper plusieurs fois en poussant vers le bas le guidon jusqu'à être certain de l'alignement parfait des tiges de fourche. Bloquer : les vis (1) sur la tige droite, la vis (3) sur le côté gauche et les vis (1) sur la tige gauche.



Remarque *:
Après le remontage de la roue avant, actionner le levier de commande de frein jusqu'à ce que les plaquettes ne soient en contact avec le disque.



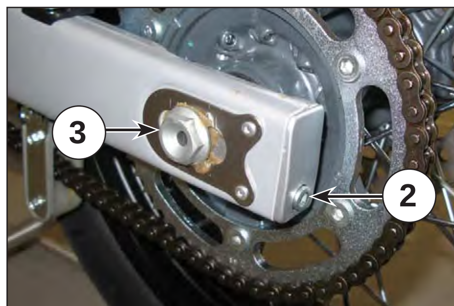
FR

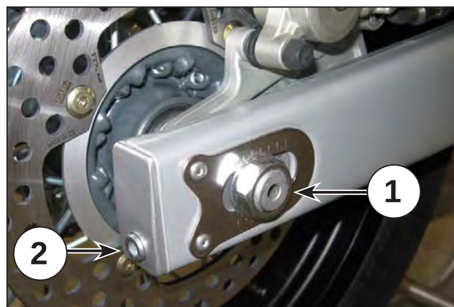
DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE

Placer un bloc ou une béquille sous le moteur de façon à ce que la roue arrière soit soulevée du sol.
Dévisser l'écrou (1) du pivot roue (3) et extraire ce dernier ; il n'est pas nécessaire de desserrer les tendeurs chaîne (2) ; de cette façon, la valeur de tension de la chaîne restera inaltérée après le remontage. Extraire la roue complète, en prêtant attention aux entretoises positionnées aux cotés du moyeu.
Pour le remontage, effectuer les mêmes opérations, mais en sens inverse, en introduisant le disque dans l'étrier.



Remarque *:
Lorsque la roue est démontée, ne pas baisser la pédale du frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l'étrier.
Après le démontage de la roue avant, poser la roue avec le disque vers le haut.
Après le remontage de la roue avant, actionner la pédale du frein jusqu'à ce que les plaquettes ne soient en contact avec le disque.





PNEUS

Vérifier avec soin que les pneumatiques soient toujours gonflés à la bonne pression devant correspondre à la pression reportée dans le tableau des « Données techniques » au début du manuel.
Remplacer le pneu lorsque l'usure est supérieure aux indications du tableau qui suit.

HAUTEUR MINIMALE
DE LA BANDE

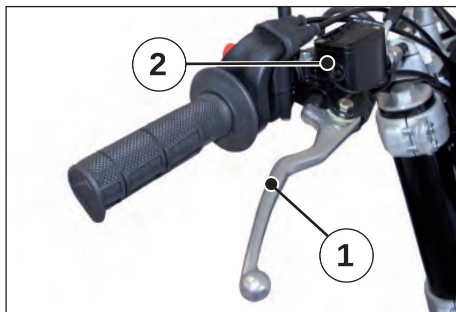
AVANT	3 mm (TE); (SMR) mm 2
ARRIÈRE	3 mm (TE); (SMR) mm 2

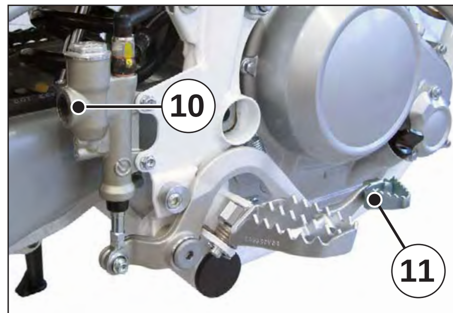
FREIN

Éléments principaux des deux systèmes : pompe frein avec levier (avant) ou pédale (arrière), tuyauterie, étrier et disque.

LÉGENDE
1. Levier de commande frein avant
2. Maître-cylindre du frein avant avec réservoir d'huile
3. Tuyau avant
4. Étrier avant
5. Disque avant
6. Réservoir à huile du frein arrière
7. Tuyau arrière
8. Étrier arrière
9. Disque arrière
10. Pompe du frein arrière
11. Pédale de contrôle du frein arrière



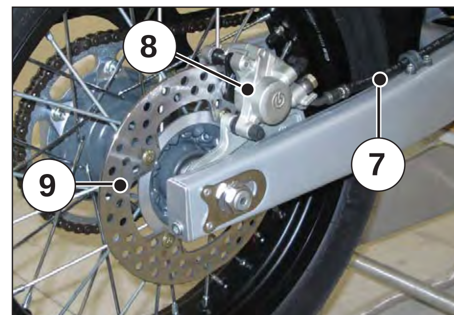




CONTRÔLE SYSTÈME DE FREINAGE

Contrôler périodiquement le système de freinage aux intervalles indiqués sur la "Fiche d'entretien périodique".

ATTENTION* :
Vérifier régulièrement les tuyaux de connexion (voir "Fiche d'entretien périodique") : si les tuyaux (3) et (7) présentent des marques d'usure ou des fentes, il faudra les remplacer.



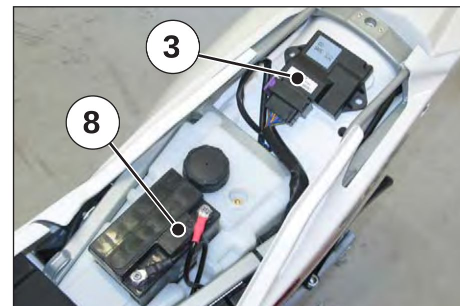
POSITION COMPOSANTS ÉLECTRIQUES

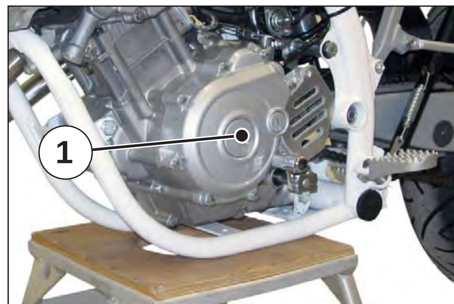
Le système d'allumage se compose des éléments suivants :

- Générateur (1) à l'intérieur du couvercle carter gauche ;
- Bobine électronique (2) sous le réservoir carburant ;
- Centrale électronique (3) sous la selle ;
- Régulateur de tension (4) au côté gauche du châssis près du tube de direction.
- Bougie d'allumage (5) à droite de la tête de cylindre ;
- Moteur démarrage de 12V-700W (6) derrière le cylindre moteur ;
- Solénoïde de démarrage (7) avec les fusibles correspondants situé au côté droit du sous-châssis arrière ;

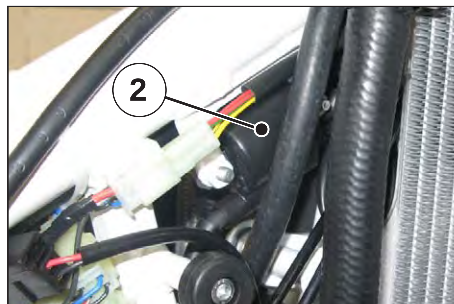
Le système électrique se compose des éléments suivants :

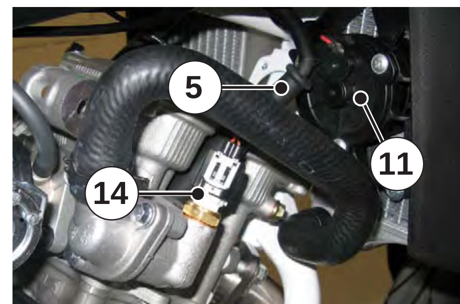
- Batterie de 12V-14Ah (8) sous la selle ;
- Dispositif d'intermittence des indicateurs de direction (9) situé au côté gauche du sous-châssis arrière ;
- Relais situés au côté gauche du sous-châssis arrière ;
  - Relais (10) du ventilateur électrique ;
  - Relais (10A) avertisseur sonore, indicateurs de direction, feux de stop, feux de croisement, feux de route ;
- Électro-ventilateur (11) ;
- Fusible (12) situé sur la plaque à circuits / connexions côté gauche sous-châssis arrière ;
  Fusible de 30A = protection ventilateur électrique.
- Capteur de température de l'air (13) situé à l'intérieur du boîtier filtre en dessous du solénoïde de démarrage.
- Capteur (14) de température du réfrigérant ;
- Phare (15) équipé d'une ampoule halogène à double intensité de 12V-35/35W et d'une ampoule du feu de position de 12V-5W ;
- Phare arrière (16) à LED ;
- Indicateurs de direction (17) de 12V-10W ;
- Réchauffeur (18) situées sur le côté gauche du carburateur.
- Avertisseur sonore (19) situé au côté droit avant près du radiateur.

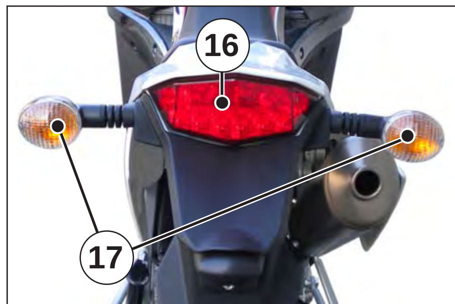


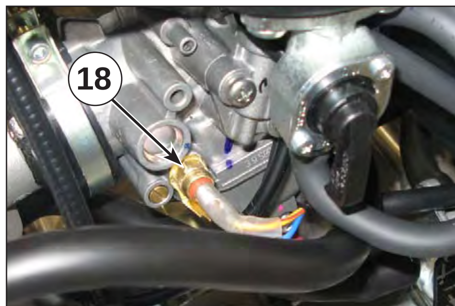









16
17


18


19

BATTERIE

La batterie, de type scellé, n'a pas besoin d'entretien. En cas de perte d'électrolyte ou de problèmes du système électrique, s'adresser au Concessionnaire HUSQVARNA.
Si la moto reste inutilisée pour de longues périodes, il est préférable de déconnecter la batterie et de la conserver à l'abri de l'humidité.

- Après un usage intensif de la batterie, un cycle de recharge lente est conseillé (1,4A pour 10 heures pour la batterie de 12V-14Ah).
- La recharge rapide est conseillée seulement en situations d'extrême nécessité étant donné que cela réduit fortement la durée de vie des éléments en plomb (2,5A pour 2 heures pour la batterie de 12V-14Ah).

RÉCHARGE BATTERIE

Pour accéder à la batterie (2), il faut :

- enlever la selle en tournant le goujon arrière (1) en sens antihoraire ;
- ôter d'abord le câble négatif NOIR ou BLEU ; ensuite, ôter le câble positif ROUGE (durant la phase de remontage, connecter d'abord le câble positif ROUGE puis le câble négatif NOIR ou BLEU) ;
- extraire la batterie (2) de son compartiment.

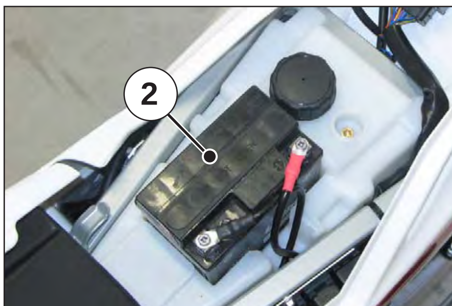


Vérifier, à l'aide d'un voltmètre, que la tension de la batterie ne soit pas inférieure à 12,5V.
Dans le cas contraire, la batterie a besoin d'un cycle de recharge.

Utiliser un chargeur de batterie à tension constante et connecter d'abord le câble positif ROUGE à la borne positive de la batterie puis le câble négatif NOIR ou BLEU à la borne négative de la batterie.

La tension de repos de la batterie se règle sur une valeur constante seulement après quelques heures, il est donc conseillé de ne PAS la mesurer immédiatement après avoir chargé ou déchargé la batterie.

Contrôler toujours l'état de charge de la batterie avant de la replacer sur le véhicule.



La batterie doit être maintenue propre et les cosses graissées.

ATTENTION* : La batterie contient de l'acide sulfurique. Éviter tout contact avec les yeux, la peau et les vêtements.
Antidote :
À L'EXTÉRIEUR : - Rincer à l'eau.
À L'INTÉRIEUR : - Boire de grandes quantités de lait ou d'eau. Après le lait, prenez de la magnésie, des œufs battus ou de l'huile végétale. Appelez immédiatement un médecin.
Yeux : rincer à l'eau pendant 15 minutes au moins et appeler un médecin.

ATTENTION* : En cas de non-utilisation de votre moto, il est important de mettre en charge la batterie toutes les trois semaines (Cycle de charge lent : 1,4A pendant 10 heures – batterie 12V-14Ah).

ATTENTION* : Les batteries produisent des gaz explosifs. Lorsque vous chargez ou lorsque vous utilisez la batterie dans un local fermé, aérez ce local. Lorsque vous utilisez un charge-batterie, relier la batterie au chargeur avant de l'activer. Cela évite la formation d'étincelles près des cosses de la batterie, qui peuvent incendier les gaz contenus dans cette batterie.

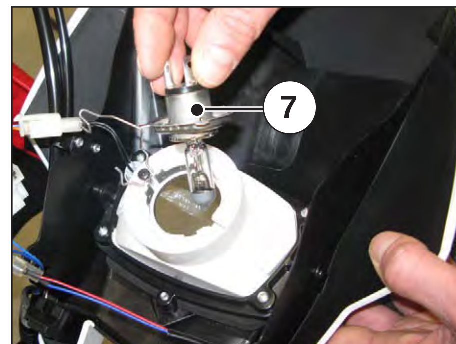
REMPLACEMENT DES AMPOULES DU PHARE

Pour accéder à l'ampoule du phare, procéder comme suit :

- Desserrer la vis (1) et enlever la bulle (2) et le phare (3);
- débrancher le connecteur (4) de la lampe ;
- retirer la bonnette en caoutchouc (5) ;
- décrocher les clips (6) de maintien et extraire la lampe (7) ;

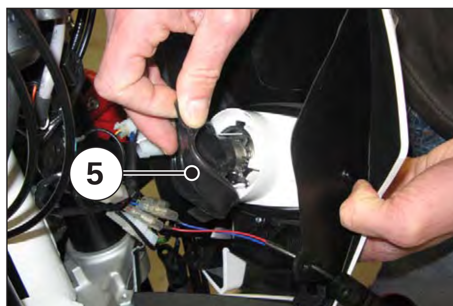
Remarque* :
La lampe (7) du phare avant est de type halogène ; lors du remplacement, prêter attention à ne pas toucher la partie en verre à mains nues.

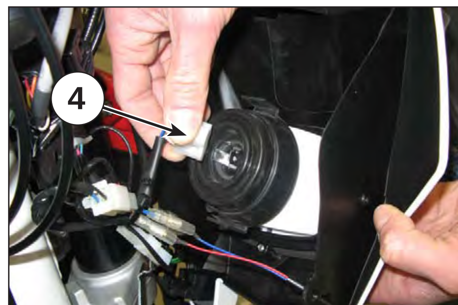
Pour remplacer l'ampoule du feu de position (8) il suffit de l'extraire de la calotte intérieure.
Le remplacement terminé, remonter tous les éléments en procédant en sens inverse.

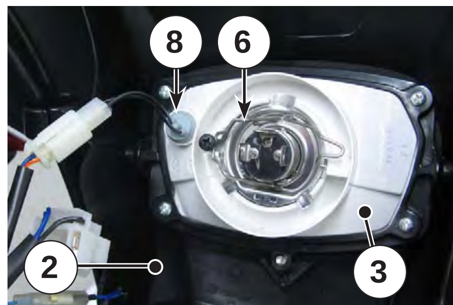


FR









FEU ARRIÈRE
Le feu arrière (1) est de type à DEL ; en cas de dysfonctionnement, il doit être remplacé.

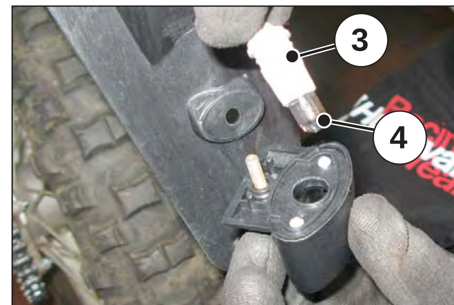


REMPLACEMENT DE L'AMPOULE D'ÉCLAIRAGE DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION

- Dévisser la vis (1) et retirer le feu de la plaque (2) du garde-boue ;
- extraire du support la douille (3) avec la lampe (4) ;
- tirer la lampe (4) pour la séparer de la douille ;

Un fois le remplacement effectué, inverser l'opération pour rassembler.





RÉGLAGE DU PHARE AVANT

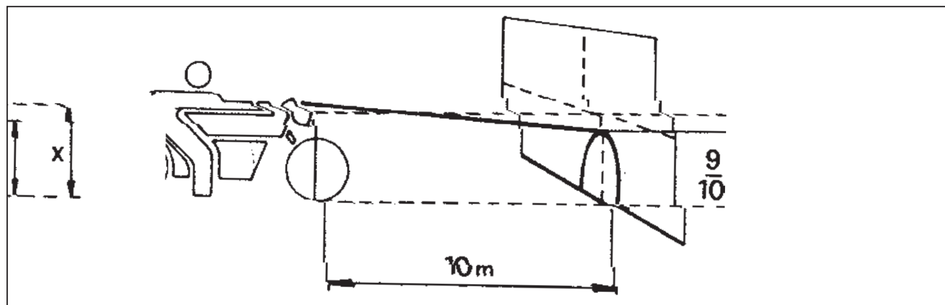
Pour contrôler l'orientation correcte du phare, placer la moto perpendiculaire à son axe longitudinal avec la juste pression de gonflage des pneus et un passager assis sur la selle.
Placer la moto à 10 mètres d'une paroi, ou écran, et tracer une ligne horizontale, correspondante à la hauteur du centre du phare, et une ligne verticale au niveau de l'axe longitudinal.

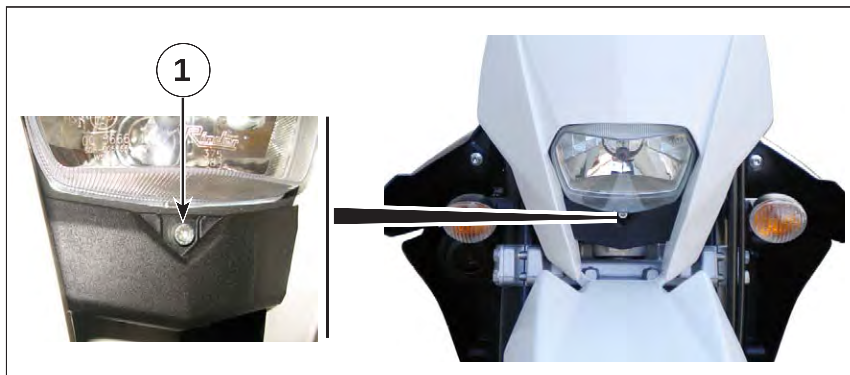
Ce réglage doit être effectué dans la pénombre.
En allumant les feux de route, la limite supérieure de démarcation entre le zone d'ombre et celle illuminée ne doit pas dépasser une hauteur de 9/10èmes de la hauteur du sol du centre du phare.

Le réglage éventuel de l'orientation est réalisé de la manière suivante :

- Agir sur la vis (1) de réglage ;
  en la vissant, le faisceau lumineux s'abaisse ;
  en la dévissant, le faisceau lumineux se lève.

Après le réglage, procéder en sens inverse pour le remontage.





ANNEXE

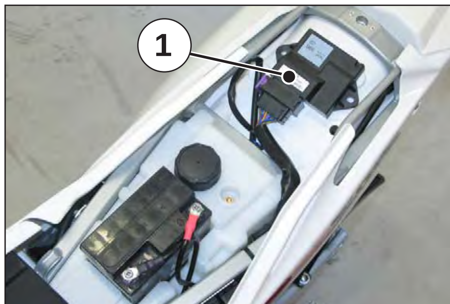
LONGUES PÉRIODES D'INACTIVITÉ

Après une longue période d'inactivité, préparer le motocycle comme suit :
- Nettoyage général du motocycle
- Vidanger le carburant du réservoir.
- Remplir le réservoir avec du carburant mélangé à un stabilisant

ATTENTION *:
Ne pas jeter le carburant éliminé dans l'environnement et ne pas faire tourner le moteur dans des lieux clos mais seulement en plein air.

- Lubrifier la chaîne de transmission secondaire et toutes les transmissions flexibles.
- Enduire d'huile les surfaces en métal non vernies afin d'éviter la formation de rouille. Éviter que les éléments en caoutchouc, ou les freins entrent en contact avec l'huile.
- Placer le motocycle sur un support ou un chevalet de façon à soulever les roues du sol. (Au cas d'impossibilité, placer des planches sous les roues pour soulever les pneus et ainsi éviter tout contact avec l'humidité).
- Placer une enveloppe en plastique sur le tuyau d'échappement pour le protéger de l'humidité.
- Recouvrir la moto pour la protéger de la poussière et de la salissure.

Pour remettre le motocycle en état de marche, opérer comme suit :
- Assurez-vous que la bougie soit bien serrée.
- Remplir le réservoir carburant.
- Faire tourner le moteur pour chauffer l'huile et effectuer ensuite une vidange d'huile.
- Verser la nouvelle huile dans le carter.
- Contrôler tous les points indiqués dans la section « Contrôles et Réglages » (Annexe A).
- Lubrifier tous les points indiqués dans la section « Lubrification » (Annexe A).





NETTOYAGE

Il est entendu que, avant le lavage de la moto, il est nécessaire de protéger convenablement de l'eau les parties suivantes :
a) Ouverture arrière de l'échappement ;
b) Admission filtre à air ;

NE PAS UTILISER DE JETS PROLONGÉS D'EAU OU D'AIR À HAUTE PRESSION SUR LES COMPOSANTS ÉLECTRIQUES, en particulier le boîtier électronique (1) et le tableau de bord (2).

Après le lavage :
-Lubrifier les points indiqués dans le « Tableau d'Entretien » (Annexe A).
- Effectuer un bref chauffage du moteur
- Avant de conduire, essayer les freins.

ATTENTION*: Ne jamais lubrifier ou cirer les disques des freins pour ne pas provoquer une perte d'efficacité du système de freinage entraînant des risques d'accident. Nettoyer le disque avec des solvants, type acétone.

OPERATIONS DE PRÉ - LIVRAISON

Description	Operation	Prep. a la route
Huile moteur	Contrôle niveau	❑
Huile mélange essence	Contrôle niveau	❑ ❊
Liquide de refroidissement	Contrôle/appoint	❑
Circuit de refroidissement	Contrôle des fuites	❑
Electroventilateurs	Contrôle fonctionnalité	❑ ❊ ❊
Bougies	Contrôle/remplacement	❑
Papillon/Carburateur	Contrôle et réglage	❑
Liquide des freins et d’embrayage	Contrôle niveau	❑
Freins/embrayage	Contrôle fonctionnalité	❑
Freins/embrayage	Contrôle circuit	❑
Commande d’accélérateur	Contrôle fonctionnalité	❑
Commande d’accélérateur	Vérification/réglage du jeu	❑
Commande starter	Contrôle fonctionnalité	❑
Transmissions/commandes souples	Contrôle / réglage	❑
Chaîne de transmission	Contrôle / réglage	❑

Description	Operation	Prep. a la route
Pneumatiques	Contrôle pression	❑
Béquille latérale	Contrôle fonctionnalité	❑
Contacteur béquille	Contrôle fonctionnalité	❑
Installation électrique	Contrôle fonctionnalité	❑
Appareillage de bord	Contrôle fonctionnalité	❑
Eclairage/signaux visuels	Contrôle fonctionnalité	❑
Avertisseur acoustique	Contrôle fonctionnalité	❑
Phare avant	Contrôle fonctionnalité	❑
Interrupteur d’allumage	Contrôle fonctionnalité	❑
Serrures	Contrôle fonctionnalité	❑
Serrage des vis et écrous	Contrôle / serrage	❑
Colliers serre-tube	Contrôle / serrage	❑
Lubrification générale		❑
Essai sur route		❑

❊ : seulement pour le motorisation a 2 temps

❊❊ : seulement sur modèles spécifiques

INDEX ALPHABETIQUE

Page







DE

TE125 2012
SMR125 2012

MERKMALE - GEBRAUCH - WARTUNG

Ed.00 - 10/2011

Wo nicht anders ausdrücklich angegeben, beziehen sich die Daten und die Vorschriften auf alle Modelle.

EINFÜHRUNG

Willkommen in der Familie der Husqvarna-Motorradfahrer!

Ihr neues Husqvarna Motorrad ist entworfen und hergestellt worden, um das beste aus seiner Klasse zu sein. Die Anleitungen in dieser Bedienungs- und Wartungsanleitung sind vorbereitet worden, um eine einfache und klare Anleitung für die Wartung des Motorrads zu geben. Um vom Motorrad die besten Leistungswerte zu erhalten, wird empfohlen die Angaben aus der Bedienungs- und Wartungsanleitung genau einzuhalten. Die Angaben umfassen die Anleitungen für die Ausführung der benötigten Wartungsarbeiten. Speziellere oder umfangreichere Reparatur- oder Wartungsarbeiten müssen von Fachmechanikern und mit geeignetem Werkzeug vorgenommen werden. Ihr Husqvarna-Vertragshändler hat Original-Ersatzteile, die nötigen Fachkenntnisse sowie das erforderliche Werkzeug, um Sie bestens bedienen zu können.

Bitte beachten Sie, dass die "Bedienungs- und Wartungsanleitung" Bestandteil des Motorrads ist, und daher auch bei einer Weiterveräußerung zusammen mit dem Motorrad übergeben werden muss.

Für dieses Motorrad werden Bauteile verwendet, die mit fortschrittlicher Technologie hergestellt und bei Wettrennen getestet worden sind.

Bei den Rennmotorrädern werden alle Bauteile nach jedem Rennen überprüft, um stets beste Leistungswerte zu garantieren.

Für einen richtigen Betrieb des Motorrads muss die Kontroll- und Wartungstabelle aus dem Anhang A eingehalten werden.

WICHTIGE HINWEISE

1) Die Modelle **TE** und **SMR** sind Motorräder für den Einsatz auf STRASSEN. Sie sind garantiert frei von Mängeln und durch eine gesetzliche Garantie abgedeckt, unter der Bedingung, DASS DIE SERIENMÄSSIGE KONFIGURATION BEIBEHALTEN und die Wartungstabelle aus Anhang A eingehalten wird.

2) Die Motorräder, die an jeglicher Art von Rennen teilnehmen, sind in allen Teilen von allen Garantieleistungen ausgeschlossen.





WICHTIG

Um die "Betriebsgarantie" für das Fahrzeug zu erhalten, muss der Kunde das in der Bedienungs- und Wartungsanleitung angegebene Wartungsprogramm einhalten und die entsprechenden Wartungscoupons in den autorisierten HUSQVARNA-Werkstätten durchführen lassen.
Die Kosten für das Auswechseln von Teilen sowie für den Arbeitsaufwand im Rahmen des Wartungsprogramms sind vom Kunden zu tragen.
ANMERKUNG: Die Garantieansprüche VERFALLEN, wenn das Motorrad vermietet wird.

Wichtige Vorbemerkung

Die vorliegende Bedienungs- und Wartungsanleitung aufmerksam lesen und speziell auf die Anmerkungen mit folgenden Hinweisen achten:

ACHTUNG*: Zeigt an, dass bei Nichtbeachtung der Anleitungen eine schwere Verletzungs- oder Lebensgefahr besteht.
HINWEIS*: Zeigt an, dass bei Nichtbeachtung der Anleitungen eine Verletzungsgefahr oder die Gefahr von Sachschäden am Fahrzeug besteht.
Anmerkung*: Gibt zusätzliche, nützliche Informationen.

Wechseln von Bauteilen

Bei einem Wechseln von Bauteilen ausschließlich ORIGINAL-Bauteile Husqvarna benutzen.

ACHTUNG*: Nach einen Sturz muss das Motorrad sorgfältig überprüft werden. Sicherstellen, dass der Gasgriff, die Bremsen, die Kupplung und alle anderen wichtigen Bedienelemente und Bauteile nicht beschädigt sind. Das Fahren eines beschädigten Motorrads kann schwere Unfälle verursachen.
ACHTUNG*: Ohne Schutzkleidung zu tragen, das Motorrad nicht starten oder Arbeiten am Motorrad vornehmen. Immer einen Sturzhelm, Stiefel, Handschuhe, Schutzbrille und andere geeignete Kleidung tragen.

VORSICHTSMASSNAHMEN FÜR KINDER
ACHTUNG
- **Das Fahrzeug so parken, dass es nicht leicht angestoßen oder beschädigt werden kann. Auch unbeabsichtigte Stöße können ein Umkippen des Fahrzeugs verursachen und eine Gefahr für Personen, speziell für Kinder, darstellen.**
- **Um ein unbeabsichtigtes Umkippen des Fahrzeugs zu vermeiden, niemals auf weichem oder unebenem Untergrund bzw. auf durch Sonneneinstrahlung aufgeheiztem Asphalt parken.**
- **Da der Motor und die Auspuffanlage sehr heiß werden können, das Motorrad an Orten parken, wo es von Fußgängern oder Kindern nicht leicht berührt werden kann.**

DE

INHALTSVERZEICHNIS

Seite.

Anmerkungen

- Die Angaben rechts und links beziehen sich auf die beiden Seiten des Motorrads in Bezug auf die Fahrtrichtung.

- Z: Anzahl Zähne
- A: Österreich
  AUS: Australien
  B: Belgien
  BR: Brasilien
  CDN: Kanada
  CH: Schweiz
  D: Deutschland
  E: Spanien
  F: Frankreich
  FIN: Finnland
  GB: Großbritannien
  I: Italien
  J: Japan
  USA: Vereinigte Staaten von Amerika

- Wo nicht anders angegeben, beziehen sich die Angaben und Vorschriften auf alle Nationen.

RAHMEN UND MOTORNUMMER

Die Motornummer ist oben auf dem Motorgehäuse eingestanzt, die Rahmennummer des Motorrads ist auf dem Lenkrohr am Rahmen eingestanzt.
Die Rahmennummer sollte in die vorliegende Bedienungs- und Wartungsanleitung eingetragen werden. Die **Rahmennummer** muss bei Ersatzteilbestellungen oder bei Anfragen nach Informationen immer angegeben werden.

RAHMENNUMMER

RAHMENNUMMER

Die Seriennummer besteht aus 17 Zeichen und befindet sich rechts am Lenkrohr.

(●) = Modelltyp
(▲) = Modell Baujahr (2012)
(♦) = Fortlaufende Nummer

TE

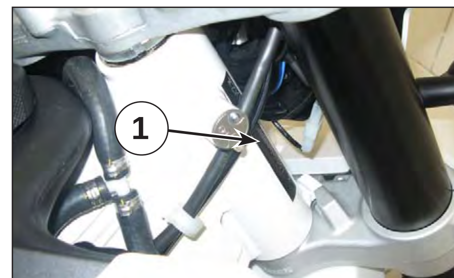
ZKHA500AACV000001

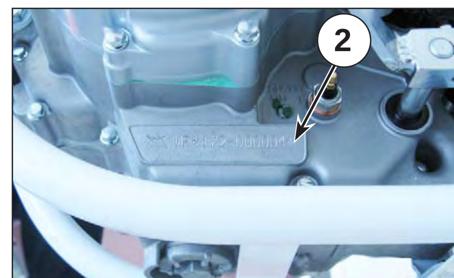
(●) (▲) (♦)

SMR

ZKHA500ABCV000001

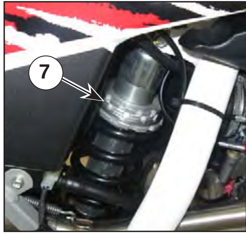
(●) (▲) (♦)



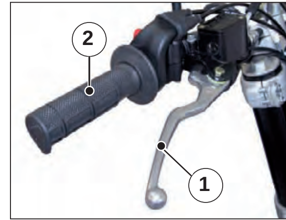


1. Rahmennummer
2. Motor Nr.

DE



















ANORDNUNG DER SCHALTER UND BEDIENELEMENTE

1. Bremshebel Vorderradbremse
2. Gasgriff
3. Bremspedal Hinterradbremse
4. Choke
5. Kraftstofftankdeckel
6. Rechter Schalter (elektrische Motor-Startvorrichtung)
7. Einstellung Federvorspannung Stoßdämpfer
8. Benzinhahn
9. Schaltpedal
10. Linker Schalter
11. Kupplungshebel

SCHLÜSSEL

Zusammen mit dem Motorrad werden zwei Schlüssel (ein Reserveschlüssel) ausgeliefert, die für folgendes benutzt werden können:

a) Am Zündschloss
b) Lenkerschloss.



TECHNISCHE ANGABEN

MOTOR
Typ . . . . .Einzylinder 4-Takt
Flüssigkeitskühlung. . . . . .mit doppeltem Kühler und Kühlgebläse
Bohrung . . . . mm 52
Hub . . . . .mm 58,6
Hubraum . . . .cm^3 124,45
Verdichtungsverhältnis .11,2:1
Elektrische . . . . Startvorrichtung

VENTILSTEUERUNG
Typ . . . . Einzelne obenliegende Nockenwelle kettengesteuert; 4 Ventile
Ventilspiel (bei kaltem Motor)
Einlass . . . . 0,10 ÷ 0,14 mm
Auslass . . . . 0,20 ÷ 0,24 mm

SCHMIERUNG
Typ . . . . . . .Druckumlaufschmierung mit Nockenpumpe und Patronenfilter

ZÜNDUNG
Typ . . . Elektronische Zündung mit induktiver Entladung mit digital gesteuerter, variabler Vorzündung
Typ Zündkerze . . . . .NGK CR8E
Zündkerzen-Elektrodenabstand . . . . .0,7 - 0,8 mm

KRAFTSTOFF FORDERUNG
Typ . . . . .Vergaser Keihin
Hauptdüse 122
Leerlaufdüse. 35

HAUPTANTRIEB
Antriebsritzel. . . . . Z 24
Zahnkranz Kupplung. . . . . Z 73
Übersetzungsverhältnis 3,042

KUPPLUNG
Typ . . . . Mehrscheiben Ölbadkupplung

SCHALTGETRIEBE
Typ . . . . .ständig greifendes Getriebe
Übersetzungsverhältnisse
1. Gang. . . . . .2,833 (z 34/12)
2. Gang. . . . . .1,875 (z 30/16)
3. Gang. . . . . .1,364 (z 30/22)
4. Gang. . . . . .1,143 (z 24/21)
5. Gang. . . . . .0,957 (z 22/23)
6. Gang. . . . . .0,840 (z 21/25)

SEKUNDÄRÜBERSETZUNG
Getriebe-Ausgangsritzel. . . . . .Z 14
Zahnkranz am Rad (TE) . . . . Z 59
Zahnkranz am Rad (SMR). Z 54
Übersetzungsverhältnis (TE) 4,214
Übersetzungsverhältnis (SMR). 3,857
Maße Antriebskette . . . . 4/8″ x1/4″

GESAMT-ÜBERSETZUNGSVERHÄLTNISSE
(TE)
im 1. Gang 36,32
im 2. Gang 24,03
im 3. Gang 17,48
im 4. Gang 14,65
im 5. Gang 12,26
im 6. Gang 10,77
(SMR)
im 1. Gang 33,24
im 2. Gang 22,00
im 3. Gang 16,00
im 4. Gang 13,41
im 5. Gang 11,22
im 6. Gang 9,86

RAHMEN
Typ Einrohrstahlrahmen mit rundem Querschnitt; Heckrahmen aus Stahl.

VORDERE RADAUFHÄNGUNG/FEDERUNG
Typ . . . . . Hydraulische Upside-Down-Teleskopgabel mit vorgerückter Achse;. . . . . .mit Schäften ø 40 mm
Durchfedern an der Gabelbein-Achse . . . . 260 mm

HINTERE RADAUFHÄNGUNG/ FEDERUNG
Typ . . . . .progressive mit hydraulischem Einzeldämpfer (Einstellung der Federvorspannung)
Durchfedern des Rads (TE) . . . . 290 mm
Durchfedern des Rads (SMR) . . . . 282 mm

VORDERRADBREMSE
Typ . . . . .mit fester Bremsscheibe Ø 260 mm mit hydraulischer Betätigung und schwimmend gelagertem Bremssattel

HINTERRADBREMSE
Typ . . . . mit fester Bremsscheibe Ø220 mm mit hydraulischer Betätigung und schwimmend gelagertem Bremssattel

FELGE
(TE)
Vorne . . . . in Leichtmetalllegierung: 1,6″x21″
Hinten . . . . in Leichtmetalllegierung: 2,15″x18″
(SMR)
Vorne . . . . in Leichtmetalllegierung: 2,50″x17″
Hinten . . . . in Leichtmetalllegierung: 3,50″x17″

REIFEN
(TE)
Vorne .... 90/90x21"
Hinten ....120/90x18"
(SMR)
Vorne .... 110/70x17"
Hinten ....140/70x17"

Reifendruck bei kalten Reifen (TE)
Vorne
Nur Fahrer ....1,2 kg/cm²
Fahrer und Beifahrer..................1,5 Kg/cm²
Hinten
Nur Fahrer ....1,5 kg/cm²
Fahrer und Beifahrer..................1,8 Kg/cm²

Reifendruck bei kalten Reifen (SMR)
Vorne
Nur Fahrer ....1,8 Kg/cm²
Fahrer und Beifahrer..................2,0 Kg/cm²
Hinten
Nur Fahrer ....2,0 Kg/cm²
Fahrer und Beifahrer..................2,2 Kg/cm²

ABMESSUNGEN, GEWICHT, FÜLLMENGEN
Radstand
(TE) .... mm 1450
(SMR)................................ mm 1465
Gesamtlänge
(TE) .... mm 2235
(SMR)................................ mm 2200
Gesamtbreite
(TE) .... mm 800
(SMR)................................ mm 800
Gesamthöhe
(TE) .... mm 1230
(SMR)................................ mm 1170
Sitzbankhöhe
(TE) .... mm 930
(SMR)................................ mm 900
Mindest-Bodenabstand
(TE) .... mm 305
(SMR)................................ mm 255

Fahrzeuggewicht fahrbereit, ohne Kraftstoff.
(TE) .... kg 117
(SMR)................................ kg 117

Fassungsvermögen Kraftstofftank
einschließlich Reserve ....l 9,5
Benzinreserve...............................l 2
Fassungsvermögen Kühlkreislauf ....l 1,2

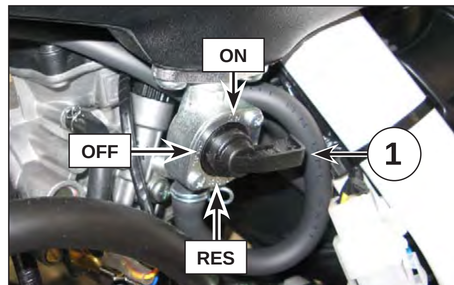
Öl im Kurbelgehäuse
Ölwechsel und Filterwechsel ....l 1,15
Ölwechsel ....l 0,95

TABELLE SCHMIERMITTEL, BETRIEBSFLÜSSIGKEITEN

Schmieröl Motor, Getriebe, Hauptantrieb ....CASTROL POWER 1 RACING 10W-50
Motor-Kühlflüssigkeit ....CASTROL MOTORCYCLE COOLANT
Bremsflüssigkeit ....CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4
Fett-Schmierung .... CASTROL LM GREASE 2
Schmieren der Sekundärantriebskette ....CASTROL CHAIN LUBE RACING
Vorderrad-Gabelöl.......CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W
Schutzmittel für elektrische Kontakte.........CASTROL METAL PARTS CLEANER
Flüssiges Dichtungsmittel für Kühler .... AREXONS TURAFALLE LIQUIDO

SCHALTER UND BEDIENELEMENTE

BENZINHAHN
Der Hahn (1) links am Tank hat drei Stellungen:
OFF - geschlossen. Es kann kein Kraftstoff austreten.
ON - geöffnet. Der Kraftstoff fließt aus dem Haupt-Ausfluss.
RES - Reserve. Der Kraftstoff fließt aus dem Reserve-Ausfluss.
Treten während der Fahrt Schwierigkeiten bei der Benzinversorgung auf, den Hebel am Hahn auf Position RES stellen. Nach dem Tanken den Hahn wieder auf Position ON stellen.



KRAFTSTOFF
Der empfohlene Kraftstoff ist BLEIFREIES Benzin mit 98 Oktan.

Anmerkung*: Wenn der Motor "klopft", eine andere Benzinmarke oder einen Kraftstoff mit höherer Oktanzahl verwenden.

ACHTUNG*: "Klopft" der Motor weiterhin, den Motor nicht weiter benutzen. Es könnten schwere Schäden, u. a. Festfressen, auftreten.

ACHTUNG*: Benzin ist äußerst leicht entzündbar und kann unter bestimmten Bedingungen explosiv sein. Den Motor immer ausschalten, nicht rauchen, offene Flammen und Funken beim Tanken und vom Aufbewahrungsort des Kraftstoffs fernhalten.

ACHTUNG*: Den Tank nicht über den unteren Rand des Einfüllstutzens füllen. Nach dem Tanken kontrollieren, dass der Tankdeckel (2) richtig geschlossen ist.

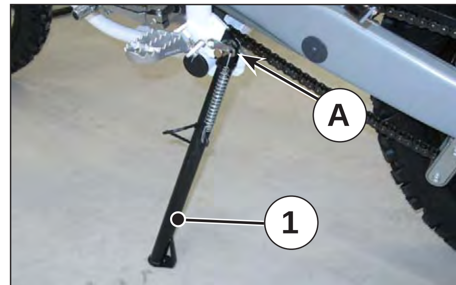


SEITENSTÄNDER
Jedes Fahrzeug ist mit einem Seitenständer (1) ausgestattet.

ACHTUNG*: Der Seitenständer ist so entwickelt worden, dass er NUR DAS FAHRZEUGGEWICHT aushält. Nicht auf das Fahrzeug setzen, wenn der Seitenständer als Stütze verwendet wird. Er könnte brechen und dabei schwere Verletzungen verursachen.

ACHTUNG*: Das Fahrzeug DARF ERST auf den Seitenständer gestellt werden, NACHDEM der Fahrer vom Fahrzeug abgestiegen ist. Nachdem das Motorrad aus der Stützposition wieder senkrecht gestellt worden ist, stellt sich der Seitenständer AUTOMATISCH auf angehobene Position zurück..

Den Seitenständer regelmäßig kontrollieren (siehe "Wartungsplan”). Prüfen, dass die Federn nicht beschädigt sind, und dass sich der Seitenständer frei bewegt. Ist der Seitenständer laut, den Befestigungsbolzen (A) schmieren.



DE

KALTSTART

Für das Starten mit kaltem Motor hat das Motorrad einen Chokehebel (3) links am Lenker. Zum Einschalten des Choke den Hebel ziehen, zum Schließen den Hebel zurückstellen.

DIGITALINSTRUMENT, KONTROLLLAMPEN

Das Motorrad ist mit einem Digitalinstrument ausgestattet, auf dem sich 3 Kontrolllampen befinden: Fernlichtkontrolle, Blinkerkontrolle, Benzinreserve.

1- Fernlichtkontrolle BLAU
2- Blinkerkontrolle GRÜN

Wird der Zündschlüssel auf Position IGNITION gedreht, schaltet sich die Displaybeleuchtung (bersteinfarben) am Instrument ein.

ANMERKUNGEN
- Jedes Mal, wenn die Batterie angeschlossen wird, wird während der ersten 2 Sekunden die Version der Steuer-Software angezeigt. Nach der Überprüfungs-Phase wird am Instrument die letzte eingestellte Funktion angezeigt.
- Nach dem Abschalten des Motors werden keine Instrumenten-Funktionen mehr angezeigt.
- Das Umschalten von einer Funktion zur nächsten, sowie das entsprechende Nullstellen, muss über die Taste SCROLL (A) erfolgen.
- Folgende Funktionen können nacheinander in der angegebenen Reihenfolge ausgewählt werden:

1- SPEED / ODO (Abbildung 1, Seite 11)
2- SPEED / UHRZEIT (Abbildung 2, Seite 11)
3- SPEED / TRIP (Abbildung 3, Seite 11)
4- SPEED / CHRONOMETER (Abbildung 4, Seite 12)
5- SPEED / RPM (numerische Anzeige)
(Abbildung 5, Seite 12)
6- SPEED / BETRIEBSSTUNDENZÄHLER
1- SPEED / ODO (Abbildung 1)
....







1- SPEED (km/h oder mph) / ODO (Abbildung 1)

- SPEED: Fahrzeug-Geschwindigkeit – Max. Anzeige: 299 km/h oder 299 mph;
- ODO: Gesamt-Kilometeranzeige – Max. Anzeige: 99999 km;

Zum Umstellen von km auf Meilen oder von Meilen auf km wie folgt vorgehen:

1) Auf Abbildung 1 einstellen, den Motor ausschalten und die Taste SCROLL (A) drücken.
2) Den Zündschlüssel auf Position IGNITION stellen und dabei die Taste SCROLL (A) solange gedrückt halten, bis das Symbol “km/h” angezeigt wird.
3) Anschließend werden abwechselnd “km/h” und “Mph Miles” angezeigt. In dem Moment, in dem die Einheit angezeigt wird, die benutzt werden soll, erneut die Taste SCROLL (A) drücken.



2- SPEED / CLOCK (Abbildung 2)

- SPEED: Geschwindigkeit – Max. Anzeige: 299 km/h oder 299 mph;
- CLOCK: Uhrzeit - Anzeige von 0:00 bis 23:59:59.

Zum Einstellen der Uhr die Taste SCROLL (A) länger als 3 Sekunden drücken, um die Stundenanzeige vorzustellen. Nach Loslassen der Taste kann nach 3 Sekunden die Minutenanzeige vorgestellt werden.



3- SPEED / TRIP 1 (Abbildung 3)

- SPEED: Geschwindigkeit – Max. Anzeige: 299 km/h o 299 mph
- TRIP 1: Fahrtstrecke – Max. Anzeige: 999, 9 km (der Wert geht bei Entnahme der Batterie verloren).

Zum Einstellen auf TRIP die Taste SCROLL (A) länger als 3 Sekunden drücken.



4- SPEED / CHRONOMETER (STP) (Abbildung 4)

- SPEED: Geschwindigkeit – Max. Anzeige: 299 km/h oder 299 mph;
- STP 1: Fahrzeit km – mi.
- Anzeige von 0:00 bis 99:59:59 (der Wert geht bei Entnahme der Batterie verloren).

Der Zähler STP wird, bei angezeigter Funktion, durch einen Druck von mehr als 3 Sekunden auf die Taste SCROLL (A) aktiviert.

- 1. Druck: Aktivieren der Funktion.
- 2. Druck: Zähler Stop.
- 3. Druck: Nullstellen STP;
- 4. Druck: Aktivieren der Funktion.
- 5. Druck: Zähler Stop.

....
und so weiter

5- SPEED / RPM NUMERISCH (Abbildung 5)

- SPEED: Geschwindigkeit – Max. Anzeige: 299 km/h o 299 mph
- RPM NUMERISCH: MIN. 500, MAX 14250



6- SPEED / BETRIEBSSTUNDENZÄHLER

- Zählt die Betriebsstunden des Motors in Abständen von 30 Minuten bis maximal 30 Stunden (der Wert geht bei Entnahme der Batterie verloren).
- Wird bei angezeigter Funktion die Taste SCROLL (A) länger als 3 Sekunden gedrückt, werden die gespeicherten Werte gelöscht.

GASGRIFF

Der Gasgriff (1) befindet sich rechts am Lenker. Durch Lösen der beiden Befestigungsschrauben kann die Position des Bremshebels am Lenker eingestellt werden.

HINWEIS*
Nicht vergessen: die Schrauben (A) nach der Einstellung wieder festziehen.

BREMSHEBEL VORDERRADBREMSE

Der Bremshebel (2) befindet sich rechts am Lenker. Durch Lösen der beiden Befestigungsschrauben kann die Position des Bremshebels am Lenker eingestellt werden.

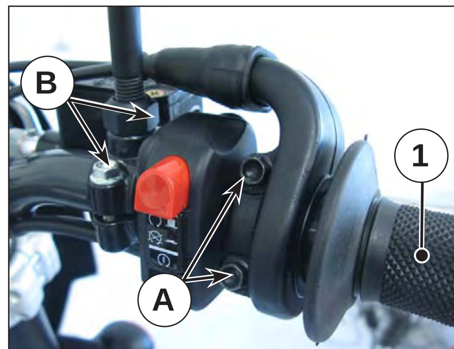
HINWEIS*
Nicht vergessen: die Schrauben (B) nach der Einstellung wieder festziehen.

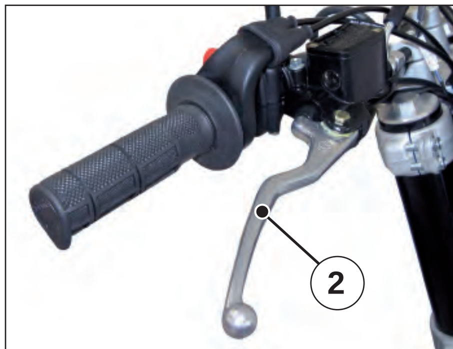
ZÜNDSCHLOSS

Das Zündschloss hat zwei Positionen.

- Aus der Position OFF (in dieser Position kann der Schlüssel abgezogen werden) den Schlüssel (1) im Uhrzeigersinn auf Position IGNITION drehen. Die Zündung, das Standlicht und die Verbraucher werden eingeschaltet und das Motorrad kann gestartet werden.

DE







LENKERSCHLOSS

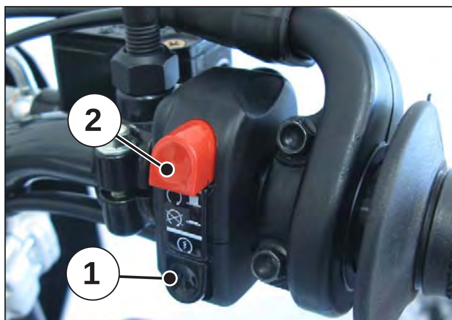
Das Motorrad ist mit einem Lenkerschloss (1) ausgestattet, das sich auf der rechten Seite des Lenkrohrs befindet.
Zum Blockieren des Lenkers wie folgt vorgehen:
Den Lenker nach links drehen, den Schlüssel in das Schloss stecken und gegen den Uhrzeigersinn drehen. Den Schlüssel drücken und gegebenenfalls den Lenker in beide Richtungen drehen. Den Schlüssel in Uhrzeigersinn drehen und aus dem Schloss ziehen.

Zum Entriegeln des Lenkerschlosses in umgekehrter Reihenfolge vorgehen.



SCHALTER RECHTS AM LENKER

Der rechte Schalter hat folgende Steuerungen:
1) Motor-Anlasserschalter
2) Schalter zum Abstellen des Motors im NOTFALL



SCHALTER LINKS AM LENKER

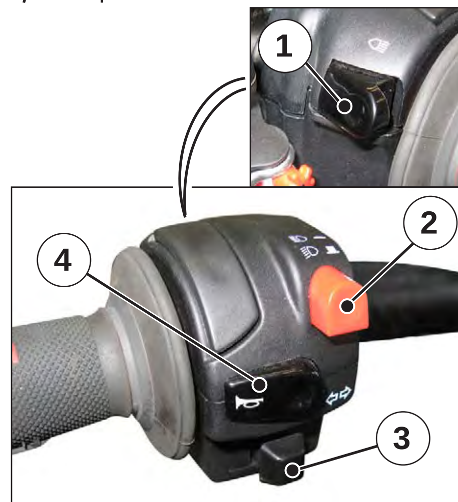
Der linke Schalter hat folgende Steuerungen:
1) Lichthupe (stellt sich automatisch zurück)

2) Auswahl Fernlicht

Auswahl Abblendlicht

3) ⬅ Einschalten des linken Blinkers (stellt sich automatisch zurück)
➡ Einschalten des rechten Blinkers (stellt sich automatisch zurück)
Zum Ausschalten der Blinker auf den Schalter drücken, nachdem er sich auf die Mitte zurückgestellt hat.

4) Hupe



KUPPLUNGSHEBEL

Der Kupplungshebel (1) befindet sich links am Lenker und ist mit einem Schutzschalter ausgestattet.
Durch Lösen der unteren Befestigungsschraube (A) kann die Position des Kupplungshebels am Lenker eingestellt werden.

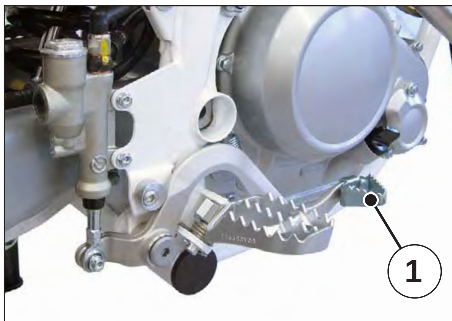
HINWEIS*
Nicht vergessen: die Schraube nach der Einstellung wieder festziehen.





BREMSPEDAL HINTERRADBREMSE

Das Bremspedal (1) für die Hinterradbremse befindet sich auf der rechten Seite des Motorrads. Über einen Bremslichtschalter wird das Bremslicht beim Bremsen eingeschaltet.

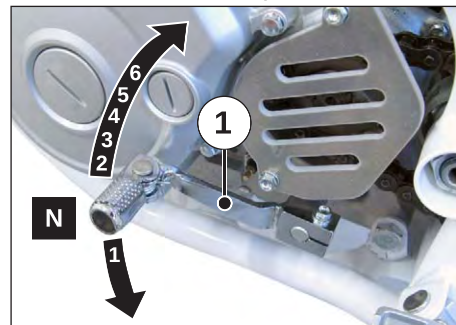


SCHALTPEDAL

Das Schaltpedal (1) befindet sich links am Motor. Der Fahrer muss nach jedem Schaltvorgang das Pedal loslassen. Das Pedal stellt sich dann auf Mittelposition zurück. Die "Leerlauf"-Position (N) befindet sich zwischen dem 1. und dem 2. Gang.
Der erste Gang wird eingelegt, indem das Schaltpedal nach unten gedrückt wird. Für alle anderen Gänge muss das Pedal nach oben gedrückt werden.
Die Position des Schaltpedals an der Schaltwelle kann geändert werden. Für die Änderung der Pedalposition muss die Schraube gelockert, das Schaltpedal abgenommen und in einer neuen Position an der Schaltwelle angebracht werden.
Nach der Einstellung die Schraube wieder festziehen.

HINWEIS*: Keinen Gangwechsel vornehmen ohne die Kupplung zu ziehen und Gas wegzunehmen. Der Motor könnte "übertourig" laufen und beschädigt werden.

ACHTUNG*: Nicht durch Runterschalten bremsen, wenn mit einer Geschwindigkeit gefahren wird, bei der der Motor beim Runterschalten in den nächstkleineren Gang "übertourig" laufen und die Straßenhaftung des Hinterrads verloren gehen würde.



DE

Anmerkung*: Ist Ihnen der Betrieb des Motorrads noch nicht vertraut, müssen vorm Fahren aufmerksam die Anleitungen aus dem Absatz "SCHALTER UND BEDIENELEMENTE" gelesen werden.

KONTROLLEN VOR FAHRTANTRITT

Jedes Mal, wenn das Motorrad genutzt werden soll, muss eine allgemeine Überprüfung mit folgenden Kontrollen vorgenommen werden:
- Den Kraftstoffstand und den Motorölstand kontrollieren.
- Den Bremsflüssigkeitsstand kontrollieren.
- Die Lenkung kontrollieren, indem der Lenker in beide Richtungen bis zum Anschlag gedreht wird.
- Den Reifendruck kontrollieren.
- Die Kettenspannung kontrollieren.
- Den Gaszug kontrollieren und gegebenenfalls einstellen.
- Den Schlüssel im Zündschloss auf Position IGNITION drehen.
- Die Blinker betätigen und prüfen, ob sich die entsprechende Kontrolllampe einschaltet.
- Prüfen, ob sich das Bremslicht einschaltet.
- Prüfen, dass sich die Display-Beleuchtung und die Lichter einschalten.

ANLEITUNGEN FÜR DAS EINFAHREN

Der exklusive Entwurf, die hohe Qualität der verwendeten Materialien und die sorgfältige Montage garantieren Ihnen Komfort ab dem ersten Moment. Trotzdem müssen während der ersten 600 km die folgenden Vorschriften GENAU eingehalten werden. BEI NICHTBEACHTUNG KANN DIE LEBENSDAUER SOWIE DIE LEISTUNG DES MOTORRADS BEEINTRÄCHTIGT WERDEN:

- Vorm Einsatz des Fahrzeug den Motor mit niedriger Drehzahl warmlaufen lassen.
- Ein Anfahren mit Vollgas vermeiden und den Motor in kleinen Gängen nicht hochtourig laufen lassen.
- Langsam fahren, bis der Motor warmgelaufen ist.
- Mehrfach beide Bremsen betätigen, um die Bremsbeläge und Bremsscheiben einzufahren.
- Vermeiden längere Strecken mit der gleichen Geschwindigkeit zu fahren.
- Vermeiden längere Strecken ohne Pausen zu fahren.
- NIEMALS an Gefällen im LEERLAUF fahren, sondern einen Gang einlegen, so dass die Motorbremse genutzt und ein vorzeitiger Verschleiß der Bremsbeläge vermieden wird.
- Während der ersten 300 km die Drehzahl von 6000 U/Min nicht überschreiten. Während der nächsten 300 km die Drehzahl von 8000 U/Min nicht überschreiten.

FESTSTELLEN VON BETRIEBSSTÖRUNGEN

Die folgende Liste eventueller Betriebsstörungen dient allgemein zur Feststellung der Ursachen und zur Abhilfe.

Der Motor startet nicht
- Falsche Start-Technik: Die Angaben aus dem Absatz "Den Motor starten" beachten.
- Zündkerze schmutzig: Reinigen.
- Kein Zündfunken an der Zündkerze: Den Elektrodenabstand einstellen.
- Anlassermotor defekt: Reparieren oder auswechseln.
- Anlasserschalter defekt: Den Schalter auswechseln.

Der Motor hat Schwierigkeiten beim Anlaufen
- Zündkerze schmutzig oder in schlechtem Zustand: Reinigen oder wechseln.

Der Motor startet, läuft aber unregelmäßig
- Zündkerze schmutzig oder in schlechtem Zustand: Reinigen oder wechseln.
- Falscher Zündkerzen-Elektrodenabstand: Einstellen.

Die Zündkerze verschmutzt leicht:
- Falsche Zündkerze: Auswechseln.

Der Motor überhitzt sich
- Verstopfung des Luftflusses an den Kühlern: Reinigen.
- Den richtigen Betrieb des Kühlgebläses und des Thermoschalters kontrollieren.
- Unzureichende Ölmenge: Nachfüllen.

Der Motor hat wenig Leistung
- Luftfilter verschmutzt: Reinigen.
- Zu großer Zündkerzen-Elektrodenabstand: Einstellen.
- Falsches Ventilspiel: Einstellen.
- Unzureichende Verdichtung: Die Ursache suchen.

Der Motor klopft
- Starke Kohleablagerung am Kolbenboden oder im Brennraum: Reinigen.
- Zündkerze defekt oder mit falschem thermischen Wirkungsgrad: Auswechseln.

Die Lichtmaschine lädt nicht oder nur unzureichend
- Kabel am Spannungsregler schlecht angeschlossen oder kurzgeschlossen: Richtig anschließen oder auswechseln.
- Lichtmaschinen-Spule defekt: Auswechseln.
- Rotor entmagnetisiert: Auswechseln.
- Spannungsregler defekt: Auswechseln.

Die Batterie überhitzt sich
- Spannungsregler defekt: Auswechseln.

Schwierigkeiten beim Einlegen der Gänge
- Motoröl mit zu hoher Viskosität: Mit dem vorgeschriebenen Öl ersetzen.

Die Kupplung rutscht
- Unzureichende Federspannung: Auswechseln.
- Verschlissene Kupplungsscheiben: Auswechseln.

Die Bremsen funktionieren nicht richtig
- Verschlissene Bremsbeläge: Auswechseln.

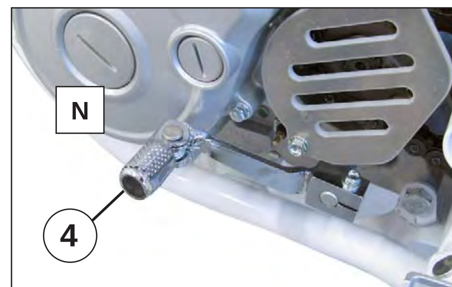


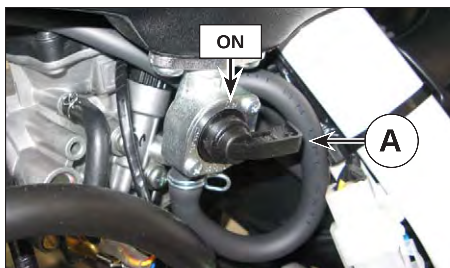
DEN MOTOR STARTEN

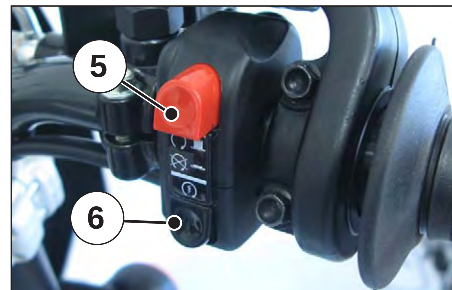
Bei kaltem Motor, d. h. nach längerem Stillstand des Motorrads oder bei niedrigen Temperaturen, wie folgt vorgehen:

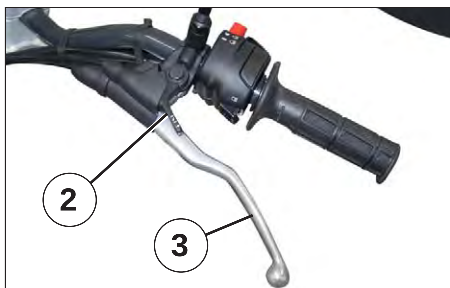
1) Den Schlüssel (1) im Zündschloss auf Position ON drehen.
2) Prüfen, dass der Benzinhahn (A) auf geöffneter Position "ON" steht.
3) Den Choke-Hebel (2) ziehen.
4) Den Kupplungs-Hebel (3) ziehen.
5) Das Schaltpedal (4) auf Leerlauf stellen und den Kupplungshebel loslassen.
6) Kontrollieren, dass die Taste (5) herausgezogen ist, anschließend den Anlasserschalter (6) drücken. Sobald der Motor den Leerlauf hält, den Choke-Hebel (2) wieder auf Ausgangsstellung zurückstellen. Bei einem Warmstart den Choke NICHT benutzen. Den kalten Motor nicht hochtourig laufen lassen, damit sich das Öl erwärmen und an alle Punkte geleitet werden kann, die eine Schmierung benötigen.







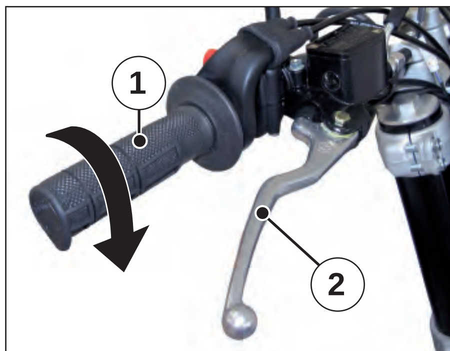


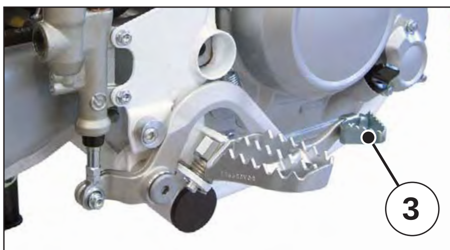


ANHALTEN DES MOTORRADS UND ABSTELLEN DES MOTORS

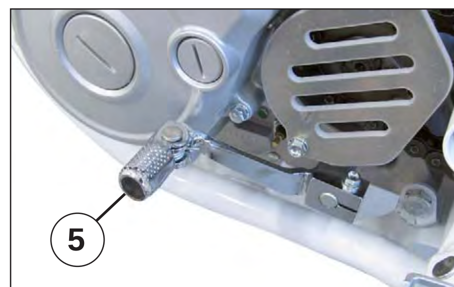
- Den Gasgriff (1) vollständig schließen, so dass das Motorrad Geschwindigkeit verliert.
- Sowohl mit der Vorderradbremse (2) als auch mit der Hinterradbremse (3) bremsen und gleichzeitig die Gänge runterschalten (für eine starke Verzögerung den Bremshebel und das Bremspedal kräftig betätigen).
- Nachdem das Fahrzeug angehalten ist, den Kupplungshebel (4) ziehen und das Schaltpedal (5) auf Leerlaufposition stellen.
- Den Zündschlüssel (6) auf Position OFF drehen (in dieser Position kann der Schlüssel abgezogen werden).
- Den Benzinhahn (7) schließen (Position OFF).

ACHTUNG*: Bei einigen Bedingungen kann eine unabhängige Betätigung der Vorderrad- und Hinterradbremse nützlich sein. Die Vorderradbremse, speziell auf rutschigem Boden, vorsichtig betätigen. Eine falsche Betätigung der Bremsen kann schwere Unfälle verursachen.

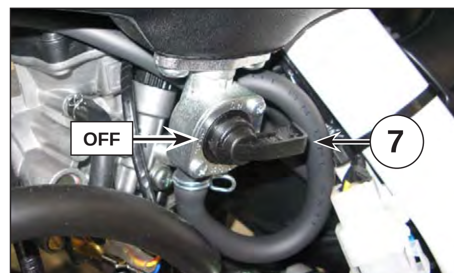










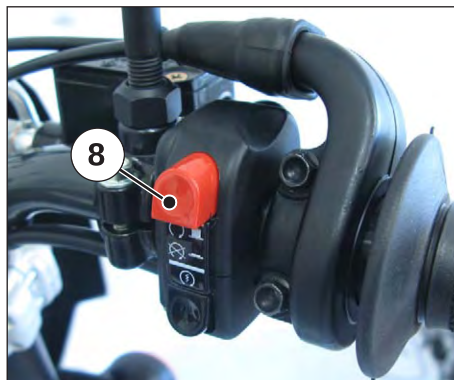


DE

ACHTUNG*: Bleibt der Gasgriff in geöffneter Position blockiert oder bei anderen Fehlfunktionen, bei denen der Motor unkontrolliert dreht, SOFORT die Taste (8) zum Abstellen des Motors betätigen. Beim Drücken der Taste die Kontrolle über das Motorrad mit normaler Betätigung der Bremsen und des Lenkers halten.

ABSTELLEN DES MOTORS IM NOTFALL

- Zum Abstellen des Motors die rote Taste (8) drücken. Nach der Verwendung die Taste wieder auf "herausgezogene" Position stellen.

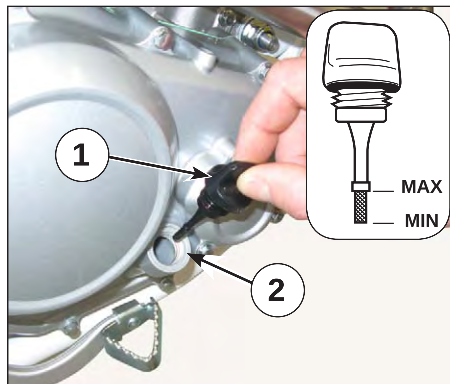


KONTROLLE MOTORÖLSTAND

Das Motorrad auf einer ebenen Fläche senkrecht halten und den Ölstand durch Abschrauben der Öl-Einfüllschraube mit Messstab (1) rechts am Motorgehäuse kontrollieren. Prüfen, dass sich der Ölstand zwischen den beiden Markierungen MIN und MAX befindet. Zum Auffüllen muss das Öl durch die Öffnung (2) eingefüllt werden.

Anmerkung*: Diese Arbeit muss bei warmem Motor ausgeführt werden.

ACHTUNG*: Darauf achten, dass das heiße Öl nicht berührt wird.

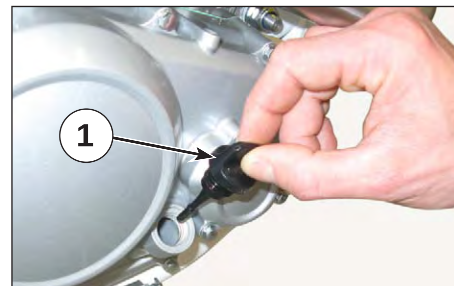


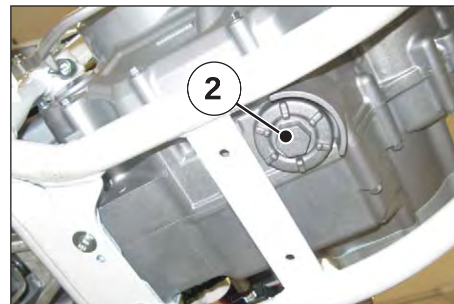
MOTORÖLWECHSEL UND REINIGUNG – WECHSELN DER METALLFILTER UND FILTERPATRONE

ACHTUNG*: Darauf achten, dass das heiße Öl nicht berührt wird.

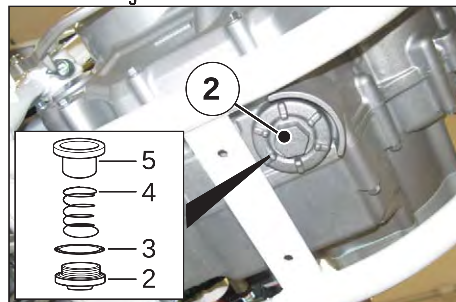
Diese Arbeit muss BEI WARMEM MOTOR wie folgt ausgeführt werden:

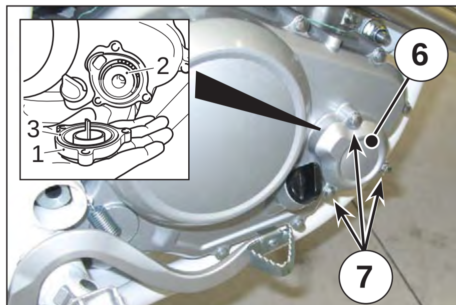
- Die Öl-Einfüllschraube (1) abnehmen.
- Eine Schale unter dem Motor aufstellen.
- Die Öl-Ablassschraube (2) abnehmen.
- Das Altöl ablassen und den Magneten an der Öl-Ablassschraube (2) reinigen.





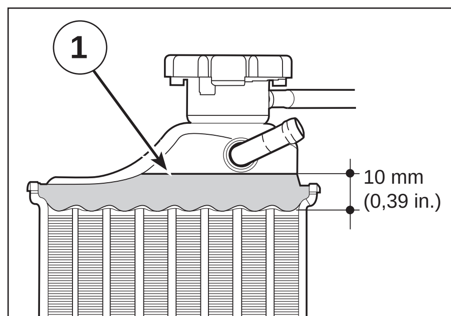
- Die OR-Dichtung (3), die Feder (4) und den Metallfilter (5) entfernen.
- Die Schrauben (7) abschrauben, den Deckel (6) abnehmen und den Filter (8) ausbauen.
- Den Metallfilter (5) mit Benzin reinigen und den Filter (8) auswechseln.
- Den Zustand der O-Ringe kontrollieren. Beschädigte O-Ringe müssen ausgewechselt werden. Anschließend im umgekehrter Reihenfolge wieder einbauen.
- Nach der Reinigung/ dem Austausch der Filter die Öl-Ablassschraube (2) wieder anbringen und die vorgesehene Ölmenge einfüllen.





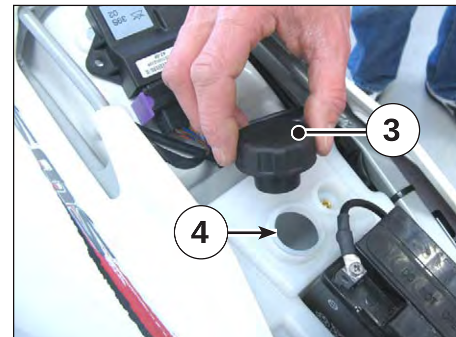
KONTROLLE KÜHLFLÜSSIGKEITSSTAND

Den Füllstand (1) im rechten Kühler bei kaltem Motor und senkrecht stehendem Fahrzeug kontrollieren. Das Kühlmittel muss sich 10 mm oberhalb der Elemente befinden. Anschließend den hinteren Bolzen (2) gegen den Uhrzeigersinn drehen und die Sitzbank ausbauen.

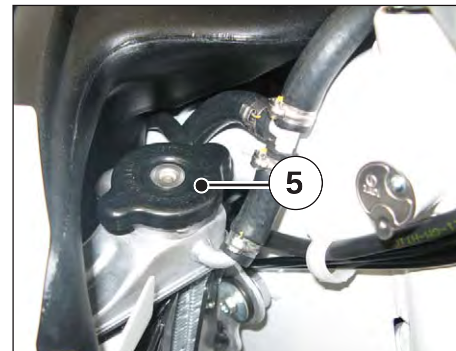




Den Deckel vom Ausgleichgefäß (3) abnehmen und kontrollieren, dass die Flüssigkeit bis 80 mm vom oberen Rand der Öffnung (4) reicht.

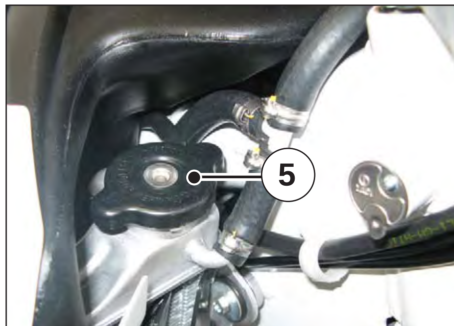


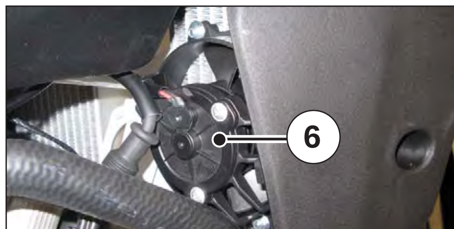
Der Kühlerdeckel (5) hat zwei Sperr-Positionen: Auf der ersten Position kann zunächst der Druck aus dem Kühlkreislauf abgelassen werden.



DE

HINWEIS
Bei warmem Motor niemals den Kühlerdeckel (5) abnehmen. Es besteht die Gefahr, dass Flüssigkeit austritt und Verbrühungen verursacht.
HINWEIS
Bitte beachten, dass das sich das Kühlgebläse (6) auch bei Zündschloss auf Position OFF einschalten kann. Deshalb ausreichenden Abstand vom Kühlgebläse halten.
Anmerkung *:
Es könnte schwierig sein die Flüssigkeit von lackierten Oberflächen zu beseitigen. In diesem Fall muss mit Wasser abgespült werden.



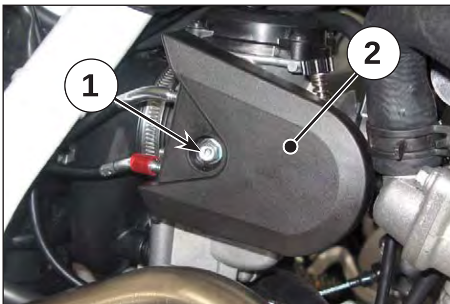


EINSTELLUNG DES GASZUGS

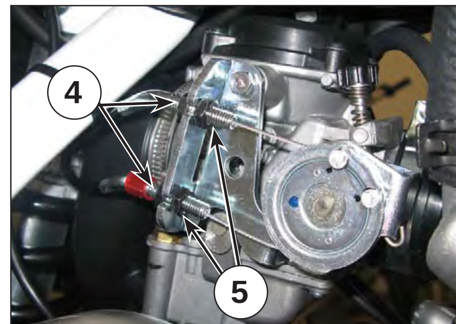
Für die Kontrolle der richtigen Einstellung des Gaszugs wie folgt vorgehen:
- Die Schraube (1) abschrauben und den Schutzdeckel (2) abnehmen.
- Den Gasgriff (3) drehen und kontrollieren, ob ein Spiel von ungefähr 2 mm gegeben ist.
- Andernfalls die Kontermuttern (4) lösen und die Stellschraube (5) auf geeignete Weise verstellen (beim Lösen wird das Spiel größer, beim Festziehen wird das Spiel kleiner).
- Die Kontermuttern (4) wieder festziehen.
- Beim Wiedereinbau in umgekehrter Reihenfolge wie beim Ausbau vorgehen.

ACHTUNG*: Ein Einsatz des Fahrzeugs mit beschädigtem Gaszug beeinträchtigt erheblich die Fahrsicherheit.

ACHTUNG*: Die Abgase enthalten Kohlenmonoxid (CO). Den Motor nie in geschlossenen Räumen laufen lassen.



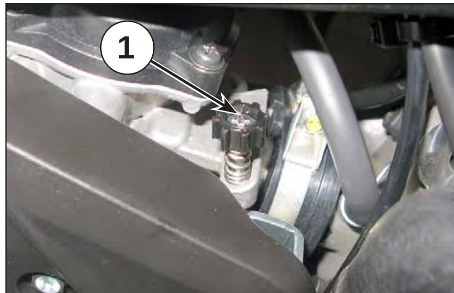




LEERLAUFEINSTELLUNG

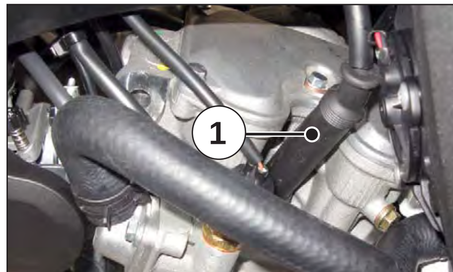
Die Leerlaufeinstellung darf nur bei warmem Motor und geschlossenem Gasgriff vorgenommen werden. Wie folgt vorgehen:

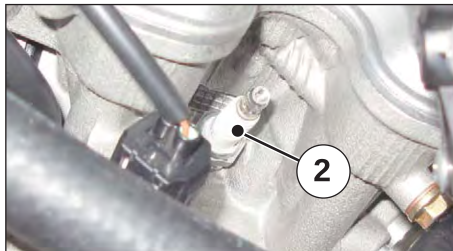
- Die Leerlauf-Einstellschraube (1) rechts am Fahrzeug, am Vergaser, soweit drehen, bis eine Leerlaufdrehzahl von 1750 ± 50 U/Min erhalten wird (bei Drehen in Uhrzeigersinn wird die Drehzahl erhöht, bei Drehen gegen den Uhrzeigersinn wird die Drehzahl verringert).



KONTROLLE ZÜNDKERZE

Der Abstand zwischen den Elektroden der Zündkerze (2) muss 0,7 ÷ 0,8 mm betragen.
Ein größerer Abstand kann Startschwierigkeiten und eine Überlastung der Zündspule verursachen.
Ein kleinerer Abstand kann Probleme bei der Beschleunigung, im Leerlaufbetrieb und bei den Leistungen bei niedriger Geschwindigkeit verursachen.
Nachdem der Kerzenstecker (1) abgenommen worden ist, vorm Ausbau der Zündkerze den Schmutz am Kerzensockel entfernen.
Der Zustand der Zündkerze sollte direkt nach dem Ausbau kontrolliert werden, weil die Ablagerungen und Verfärbungen wichtige Hinweise geben.

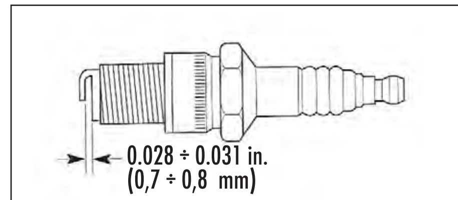




Richtiger thermischer Wirkungsgrad:
Die Spitze des Isolationsteils ist trocken und hellbraun oder grau.
Zu hoher thermischer Wirkungsgrad:
Die Spitze des Isolationsteils ist trocken und mit dunklem Ölkohlebelag bedeckt.
Zu niedriger thermischer Wirkungsgrad:
Die Zündkerze hat sich überhitzt und die Spitze des Isolationsteils ist glasartig und weiß oder grau.

HINWEIS*: Bei einem Kerzenwechsel sehr vorsichtig vorgehen und die Zündkerze mit einer Kerze mit gleichem thermischen Wirkungsgrad ersetzen.

Vorm Wiedereinbau die Elektroden und das Isolationsteil gründlich mit einer Metallbürste reinigen. Graphithaltiges Fett am Zündkerzengewinde anbringen, die Zündkerze von Hand bis zum Anschlag einschrauben und dann mit einem Drehmoment von 10÷12 Nm festziehen. Die Zündkerze lockern und dann erneut mit einem Drehmoment von 10÷12 Nm festziehen.
Eine Zündkerze mit eingerissenem Isolationsteil oder korrodierten Elektroden muss ausgewechselt werden.



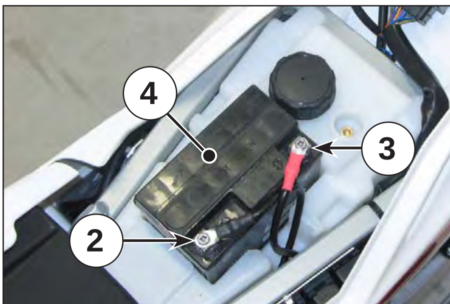
DE

KONTROLLE LUFTFILTER

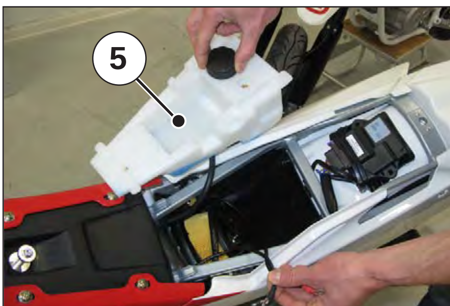
- Den hinteren Bolzen (1) gegen den Uhrzeigersinn drehen, entfernen und die Sitzbank ausbauen.
- Die Batteriekabel (2) und (3) trennen und die Batterie (4) ausbauen.
- Das Kühlflüssigkeits-Ausgleichgefäß (5) anheben.
- Die Schraube (6) abschrauben und den Filter (7) zusammen mit dem Deckel ausbauen (8).
- Den Zustand des Filters (7) kontrollieren. Zum Reinigen mit Pressluft von innen nach außen durchblasen. Ist er zu stark verschmutzt, muss er ausgewechselt werden.

ACHTUNG*: Das Fahrzeug ist mit einem Filterelement aus Papier ausgestattet, das daher nicht gewaschen werden kann.

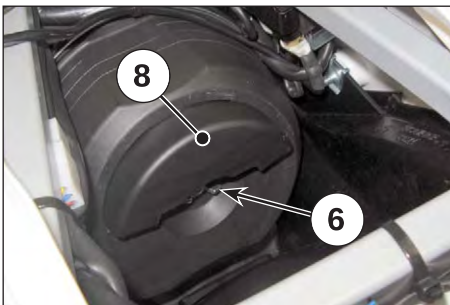
- Beim Wiedereinbau in umgekehrter Reihenfolge wie beim Ausbau vorgehen. Darauf achten, dass die Auflagefläche des Filters sauber ist.









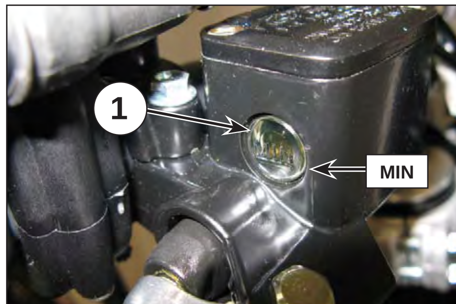


KONTROLLE BREMSFLÜSSIGKEITSSTAND VORDERRADBREMSE

Der Bremsflüssigkeitsstand im Behälter am Hauptbremszylinder darf nie unter den Mindeststand (1) absinken. Der Bremsflüssigkeitsstand kann durch das Kontrollfenster seitlich am Gehäuse des Hauptbremszylinders kontrolliert werden.
Ein eventuelles Sinken des Flüssigkeitsstands kann zu Eindringen von Luft in die Anlage und damit zu einer Verlängerung des Hebelweges führen.

ACHTUNG*: Reagiert der Bremshebel zu "weich", ist Luft in den Leitungen oder die Anlage defekt. Da es gefährlich ist, das Motorrad unter diesen Bedingungen zu fahren, muss die Bremsanlage sofort bei einem Husqvarna-Vertragshändler kontrolliert werden.
HINWEIS*: Keine Bremsflüssigkeit auf lackierte Flächen oder Gläser (z. B. Scheinwerfer, Rücklichter) verschütten.

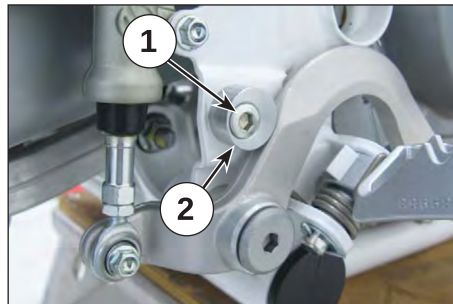
HINWEIS*: Niemals zwei unterschiedliche Arten von Bremsflüssigkeiten mischen. Soll eine andere Bremsflüssigkeits-Marke benutzt werden, muss die vorhandene Bremsflüssigkeit vollständig beseitigt werden.



HINWEIS*: Die Bremsflüssigkeit kann Hautreizungen verursachen. Einen Kontakt mit Haut und Augen unbedingt vermeiden. Bei einem Kontakt den betroffenen Bereich vollständig reinigen. Sind die Augen betroffen, muss ein Arzt aufgesucht werden.

EINSTELLUNG PEDALPOSITION HINTERRADBREMSE

Die Position des Hinterrad-Bremspedals in Bezug auf die Fußraste kann je nach persönlichen Bedürfnisse eingestellt werden:
Wenn diese Einstellung vorgenommen werden muss, wie folgt vorgehen:
- Die Schraube lösen (1).
- Den Nocken (2) drehen, um die Position des Bremspedals (3) um das gewünschte Maß (A) anzuheben oder abzusenken.
- Nach der Einstellung die Schraube (1) wieder festziehen. Nach Abschluss der Einstellung muss der Leerhub des Pedals entsprechend der folgenden Anleitungen eingestellt werden.



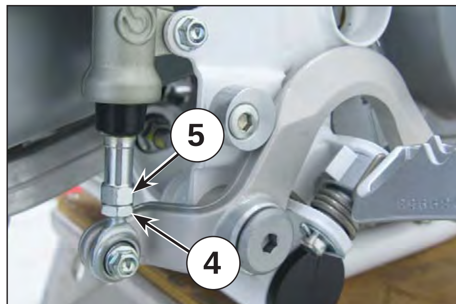


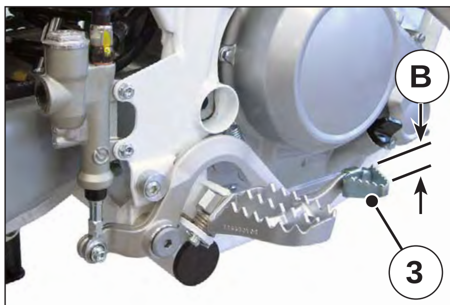
DE

EINSTELLUNG DES LEERHUBS HINTERRAD-BREMSPEDAL

Das Hinterrad-Bremspedal (3) muss einen Leerhub (B) von 5-10 mm haben, bevor die Bremswirkung einsetzt. Andernfalls die Einstellung wie folgt vornehmen:
- Die Mutter (4) lösen.
- Die Betätigungsstange des Hauptbremszylinders (5) verstellen, um den Leerhub zu vergrößern oder zu verkleinern.
- Nach der Einstellung die Mutter (4) wieder festziehen.

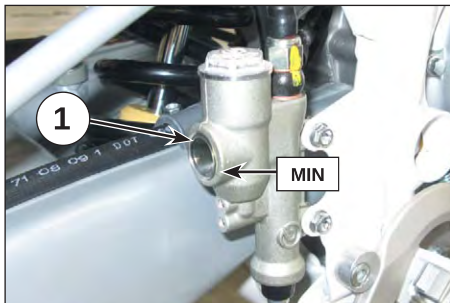
ACHTUNG *:
Fehlt der vorgeschriebene Leerhub, führt dies zu einem vorzeitigen Verschleiß der Bremsbeläge und es besteht dann die Gefahr einer VÖLLIG UNZUREICHENDEN BREMSLEISTUNG.





KONTROLLE BREMSFLÜSSIGKEITSSTAND HINTERRAD-BREMSE

Der Bremsflüssigkeitsstand, der durch das Kontrollfenster (1) sichtbar ist, muss sich oberhalb der Markierung für den Mindeststand am Behälter des Hauptbremszylinder befinden.
Ein eventuelles Sinken des Flüssigkeitsstands kann zu Eindringen von Luft in die Anlage und damit zu einer Verlängerung des Hebelweges führen.



ACHTUNG*: Reagiert das Bremspedal zu "weich", ist Luft in den Leitungen oder die Anlage defekt. Da es gefährlich ist, das Motorrad unter diesen Bedingungen zu fahren, muss die Bremsanlage sofort bei einem Husqvarna-Vertragshändler kontrolliert werden.

HINWEIS*: Keine Bremsflüssigkeit auf lackierte Flächen oder Gläser (z. B. Scheinwerfer, Rücklichter) verschütten.

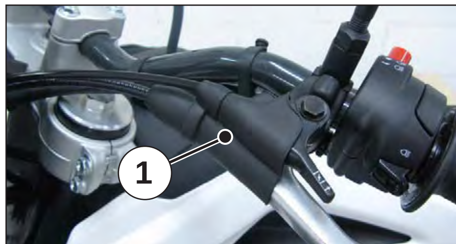
HINWEIS*: Niemals zwei unterschiedliche Arten von Bremsflüssigkeiten mischen. Soll eine andere Bremsflüssigkeits-Marke benutzt werden, muss die vorhandene Bremsflüssigkeit vollständig beseitigt werden.

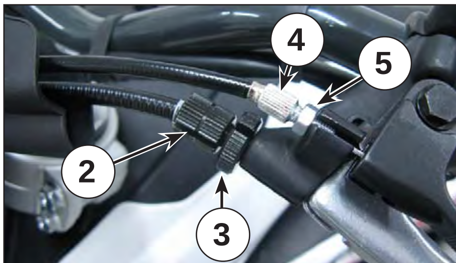
HINWEIS*: Die Bremsflüssigkeit kann Hautreizungen verursachen. Einen Kontakt mit Haut und Augen unbedingt vermeiden. Bei einem Kontakt den betroffenen Bereich vollständig reinigen. Sind die Augen betroffen, muss ein Arzt aufgesucht werden.

EINSTELLUNG KUPPLUNGSHEBEL

Für die Einstellung der Kupplung muss die Spannung des Kupplungsseils über die Stellvorrichtung am Hebel eingestellt werden.

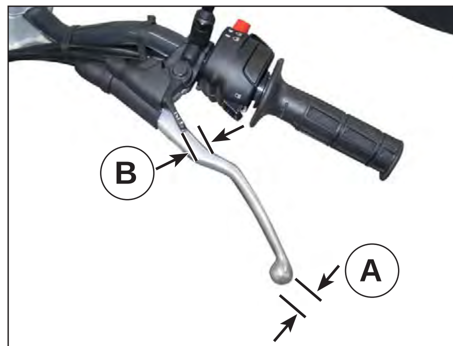
- Den Gummischutz (1) entfernen.
- Den Konter-Gewindering (3) lösen und die Spannvorrichtung (2) betätigen.
  Der Leerhub (A) muss mindestens 10 mm betragen, bevor die Kupplung anfängt auszurücken.
- Nach der Einstellung den Konter-Gewindering (3) wieder festziehen und den Gummischutz (1) wieder anbringen.





EINSTELLUNG CHOKEHEBEL

- Den Gummischutz (1) entfernen.
- Die Kontermutter (4) lösen und die Spannvorrichtung (4) betätigen.
  Der Leerhub (B) muss mindestens 5 mm betragen.
- Nach der Einstellung die Kontermutter (5) wieder festziehen und den Gummischutz (1) wieder anbringen.



DE

RADAUFHÄNGUNG/ FEDERUNG

Die Einstellung der Federungen erfolgte nach zahlreichen und harten Tests der Motorräder bei unterschiedlichen Einsatzbedingungen und eignet sich für die verschiedensten Einsätze des Motorrads.

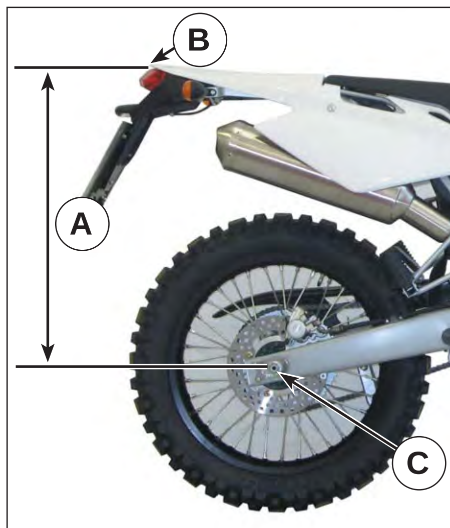
ACHTUNG*:
Bitte STETS beachten, dass die Motorräder, die an jeglicher Art von Wettrennen teilnehmen, für alle Teile von JEDER GARANTIE ausgeschlossen sind. Änderungen an der serienmäßigen Konfiguration führen dazu, dass DAS FAHRZEUG NICHT MEHR KONFORM MIT DEM ZUGELASSENEN FAHRZEUGTYP IST und daher nicht mehr für das Fahren auf öffentlichen Straßen geeignet ist. Es darf dann nur noch auf "GESCHLOSSENEN RENNSTRECKEN" von Personen gefahren werden, die die nötigen Fahr-Genehmigungen/ Befähigungen haben.

EINSTELLUNG STOSSDÄMPFER

Die Stoßdämpfereinstellung ist für die Fahrt nur mit Fahrer und kleinem Gepäck festgelegt. Deshalb muss der Stoßdämpfer (Federvorspannung) für Fahrten mit Beifahrer eingestellt werden.

ACHTUNG*: Einstellungen am Stoßdämpfer haben Auswirkungen auf die Stabilität und Lenkbarkeit des Fahrzeugs. Nach Änderungen an der Standard-Einstellung muss daher vorsichtig weitergefahren werden.

Vor Änderungen sollte daher eine Referenzmarkierung "A" angebracht werden.



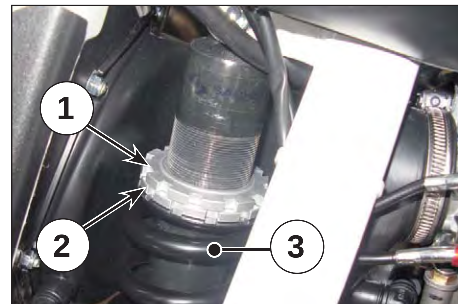
B: Obere Höhe hinterer Kotflügel
C: Hinterradachse

EINSTELLUNG FEDERVORSPANNUNG STOSSDÄMPFER

Für diese Arbeit wie folgt vorgehen:

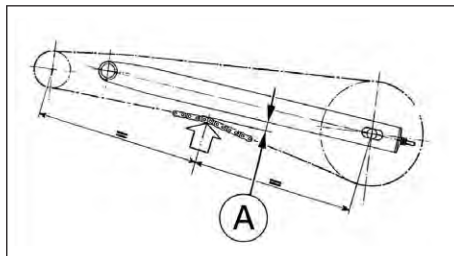
1. Den Konter-Gewindering (1) und den Einstell-Gewindering (2) der Feder (3) reinigen.
2. Den Konter-Gewindering mit einem Hakenschlüssel oder einem Aluminium-Schlagdorn lösen.
3. Den Einstell-Gewindering bis auf die gewünschte Position drehen.
4. Die Einstellung abhängig von Ihrem Gewicht und Fahrstil vornehmen und anschließend den Konter-Gewindering wieder richtig festziehen (Drehmoment 5 Kgm).

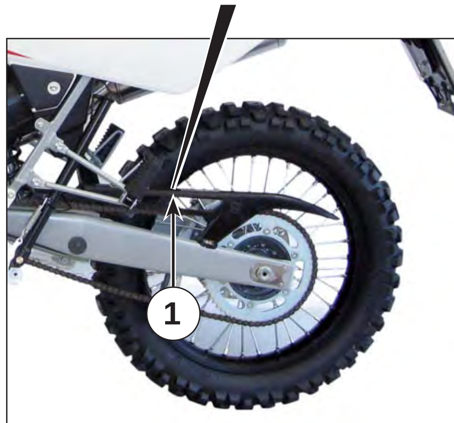
ACHTUNG*: Bei der Stoßdämpfer-Einstellung darauf achten, dass das heiße Auspuffrohr nicht berührt wird.



EINSTELLUNG KETTE

Die Kette muss entsprechend der Angaben aus dem "Wartungsplan" kontrolliert, eingestellt und geschmiert werden. Das erfolgt aus Sicherheitsgründen, und um einen vorzeitigen Verschleiß zu vermeiden. Verschleißt die Kette zu stark, oder ist sie falsch eingestellt, d. h. locker oder zu stark gespannt, kann sie vom Zahnkranz springen oder kaputtgehen.

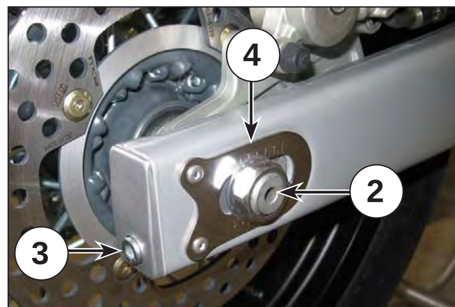




Kontrollieren, dass die Kette einen Durchhang (A) von ungefähr 12 mm hat (siehe auch die Angaben auf dem Schild (1) am Ketten-Schutzgehäuse).
Andernfalls wie folgt vorgehen:

- Auf der rechten Seite mit einem 25 mm Steckschlüssel die Radachsmutter (2) lösen.
- Die auf beiden Seiten der Schwinge angebrachten Zugstangen (3) mit einem 6 mm Inbusschlüssel verstellen.
- Mit der Gradskala (4) prüfen, dass die Radachse richtig ausgerichtet ist.
- Nach der Einstellung die Radachsmutter (2) wieder festziehen.

Nach der Einstellung immer kontrollieren, dass die Kette einen Durchhang von 12 mm hat.



DE

SCHMIEREN DER KETTE

Beim Schmieren der Kette die folgenden Anleitungen beachten.

HINWEIS* : Niemals Fett zum Schmieren der Kette verwenden. Durch das Fett sammeln sich Staub und Schlamm, die wie Schleifmittel wirken und zu einem vorzeitigen Verschleiß der Kette, des Ritzels und des Zahnkranzes führen.

Waschen der Kette

Mit Erdöl waschen. Wird Benzin oder speziell Trichloräthylen verwendet, muss sie getrocknet und geschmiert werden, um Oxidationen zu vermeiden.

Schmieren der Kette

Die Kette mit einem Pinsel mit spezifischem Schmieröl auf Molybdändisulfid-Basis oder mit hochviskosem Motoröl schmieren, das erwärmt werden muss, um es flüssig zu machen.

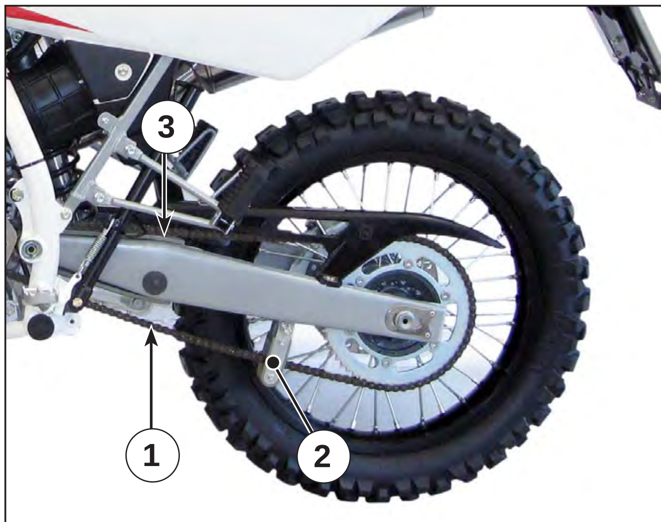
Anmerkung * : Alternativ dazu können geeignete Schmiermittel-Spray verwendet werden.

HINWEIS*: Das Ketten-Schmiermittel darf NICHT mit den Reifen oder der hinteren Bremsscheibe in Berührung kommen.

Ketten-Führungsrolle, Kettenführung, Kettenspannerauflage

Den Verschleiß der oben genannten Teile überprüfen und gegebenenfalls auswechseln.

HINWEIS*: Die Ausrichtung der Kettenführung überprüfen. Ist sie verbogen, kann sie an der Kette schleifen und einen vorzeitigen Verschleiß der Kette verursachen. Außerdem könnte die Kette vom Ritzel springen.



1 - Ketten-Führungsrolle
2 - Kettenführung
3 - Kettenspannerauflage

AUSBAU DES VORDERRADS

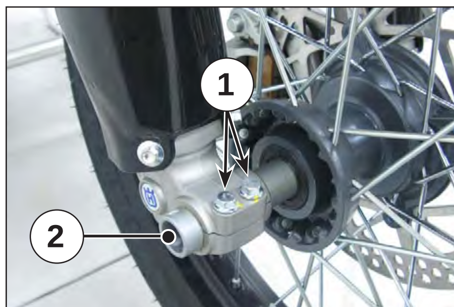
Einen Block oder einen Ständer unter den Motor stellen, so dass das Vorderrad vom Boden angehoben ist.
Die Schrauben (1) lockern, mit denen die Radachse (2) an den Halterungen an den Gabelschäften befestigt ist.
Das Kopfteil der Radachse blockieren und gleichzeitig die Schraube (3) auf der gegenüber liegenden Seite abschrauben. Die Radachse herausziehen.

Anmerkung *:
Bei ausgebauten Rad niemals den Bremshebel betätigen, damit die Bremskolben am Bremssattel nicht austreten.
Nach dem Ausbau das Rad so ablegen, dass die Bremsscheibe nach oben weist.

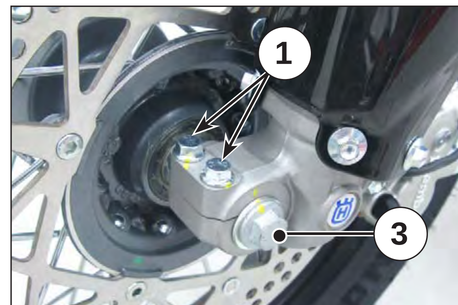


WIEDEREINBAU VORDERRAD

Den linken Abstandhalter (D) an der Radnabe anbringen.
Das Rad so zwischen den Gabelschäften einsetzen, dass sich die Bremsscheibe in den Bremssattel einsetzt.
Von der rechten Seite die vorher mit Fett geschmierte Radachse (2) einsetzen und bis zum Anschlag am linken Schaft eintreiben. Bei diesem Arbeitsschritt sollte das Rad gedreht werden. Die Schraube (3) auf der linken Seite der Gabel einschrauben aber NICHT festziehen.
Jetzt den Lenker nach unten drücken und die Gabel mehrfach soweit durchfedern, bis sichergestellt ist, dass die beiden Gabelschäfte richtig ausgerichtet sind. Festziehen: Die Schrauben (1) am rechten Schaft, die Schraube (3) auf der linken Seite und die Schrauben (1) am linken Schaft.



Anmerkung *:
Nach dem Wiedereinbau des Rads den Bremshebel soweit betätigen, bis die Bremsbeläge an der Bremsscheibe anliegen.



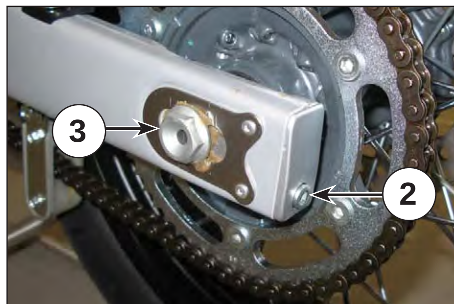
DE

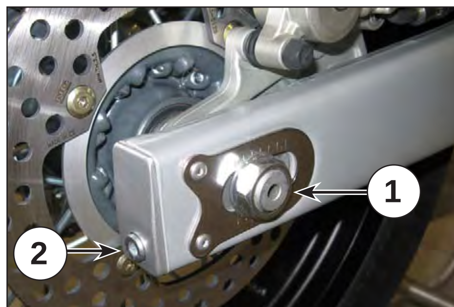
AUSBAU HINTERRAD

Einen Block oder einen Ständer unter den Motor stellen, so dass das Hinterrad vom Boden angehoben ist.
Die Mutter (1) von der Radasche (3) abschrauben und die Radachse herausziehen. Der Kettenspanner (2) braucht nicht gelockert zu werden. Auf diese Weise ist die Kettenspannung nach dem Wiedereinbau die gleiche.
Das komplette Rad herausziehen. Dabei muss auf die Abstandhalter auf den Nabenseiten geachtet werden.
Beim Wiedereinbau in umgekehrter Reihenfolge vorgehen und die Bremsscheibe in den Bremssattel einsetzen.



Anmerkung *:
Bei ausgebauten Rad niemals das Bremspedal betätigen, damit die Bremskolben am Bremssattel nicht austreten.
Nach dem Ausbau das Rad so ablegen, dass die Bremsscheibe nach oben weist.
Nach dem Wiedereinbau des Rads das Bremspedal soweit betätigen, bis die Bremsbeläge an der Bremsscheibe anliegen.





REIFEN

Darauf achten, dass die Reifen immer den richtigen Reifendruck haben. Der Reifendruck muss den Angaben aus der Tabelle "Technische Angaben" entsprechen, die sich am Anfang der Bedienungs- und Wartungsanleitung befindet.
Der Reifen muss gewechselt werden, wenn der Reifen stärker als in der nachstehenden Tabelle angegeben abgenutzt ist.

	MINDEST-PROFILSTÄRKE
VORNE	3 mm (TE); 2 mm (SMR)
HINTEN	3 mm (TE); 2 mm (SMR)

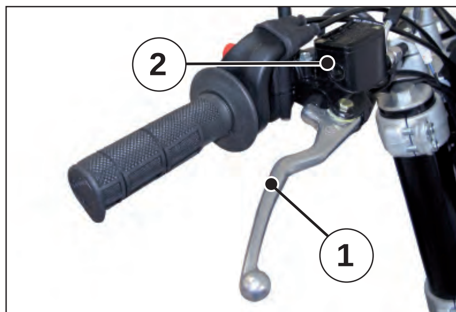
BREMSEN

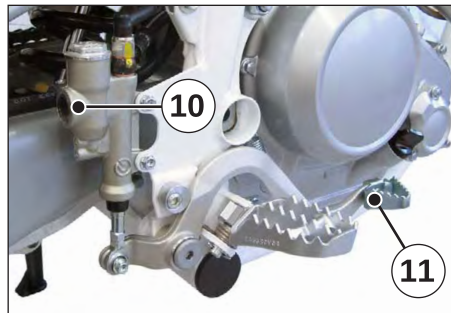
Die wichtigsten Bauteile der beiden Anlagen sind: Der Hauptbremszylinder mit dem entsprechenden Bremshebel (Vorderradbremse) oder Bremspedal (Hinterradbremse), die Bremsleitungen, der Bremssattel und die Bremsscheibe.

ZEICHENERKLÄRUNG

1. Bremshebel Vorderradbremse
2. Hauptbremszylinder Vorderradbremse mit Bremsflüssigkeitsbehälter
3. Bremsleitung Vorderradbremse
4. Bremssattel Vorderradbremse
5. Bremsscheibe Vorderradbremse
6. Bremsflüssigkeitsbehälter Hinterradbremse
7. Bremsleitung Hinterradbremse
8. Bremssattel Hinterradbremse
9. Bremsscheibe Hinterradbremse
10. Hauptbremszylinder Hinterradbremse
11. Bremspedal Hinterradbremse



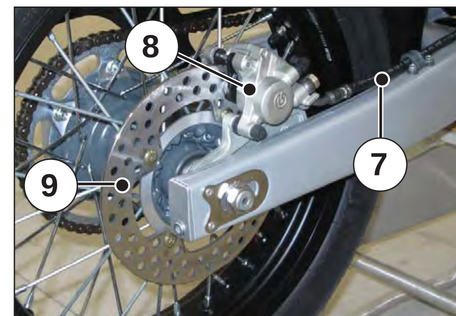




KONTROLLE BREMSANLAGE

Die Bremsanlage regelmäßig in den im "Wartungsprogramm" angegebenen Abständen kontrollieren.

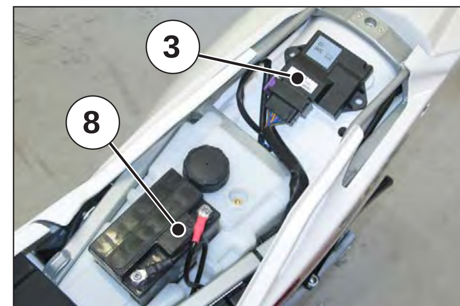
ACHTUNG *:
Die Bremsleitungen und Anschlüsse regelmäßig kontrollieren (siehe "Wartungsplan"). Sind an den Bremsleitungen (3) und (7) Verschleiß oder Rissbildung festzustellen, müssen sie ausgewechselt werden.

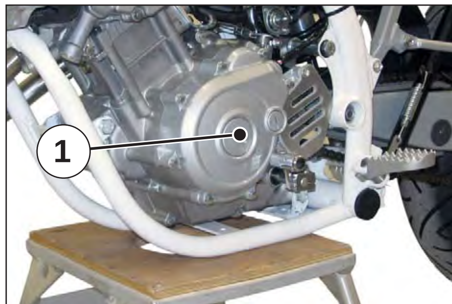


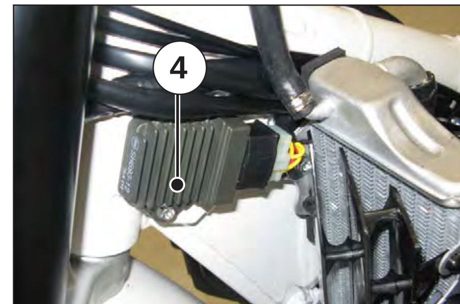
ANORDNUNG DER ELEKTRISCHEN BAUTEILE

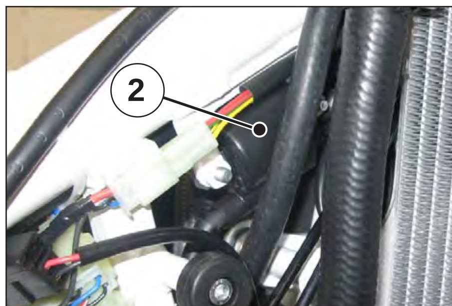
Die Zündanlage besteht aus folgenden Bauteilen:
- Lichtmaschine (1) im Deckel der linken Gehäusehälfte.
- Elektronische Zündspule (2) unter dem Kraftstofftank.
- Steuerelektronik (3) unter der Sitzbank.
- Spannungsregler (4) auf der linken Rahmenseite in der Nähe des Lenkrohrs.
- Zündkerze (5) rechts am Zylinderkopf.
- Anlassermotor 12V – 700W (6) hinter dem Motorzylinder.
- Elektrisches Anlasser-Fernrelais (7) mit entsprechenden Sicherungen auf der rechten Seite des Heckrahmens.

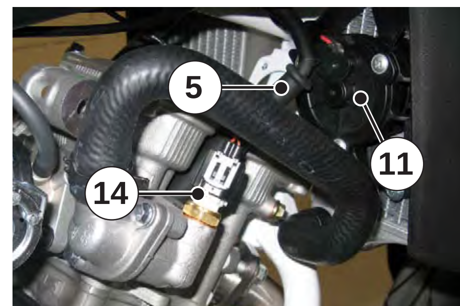
Die elektrische Anlage besteht aus folgenden Bauteilen:
- Batterie 12V-14Ah (8) unter der Sitzbank.
- Blinkgeber (9) auf der linken Seite des Heckrahmens.
- Relais auf der linken Seite des Heckrahmens.
  - Kühlgebläserelais (10).
  - Relais (10A) Hupe, Blinker, Bremslicht, Abblendlicht, Fernlicht.
- Kühlgebläse (11).
- Sicherung (12) auf der Abnehmer-Halteplatte auf der linken Seite des Heckrahmens.
  30A-Sicherung - Absicherung Kühlgebläse.
- Luft-Temperatursensor (13) im Filtergehäuse unter dem Anlasser-Fernrelais.
- Sensor (14) Kühlflüssigkeitstemperatur.
- Scheinwerfer (15) mit Zweifaden-Halogenlampe 12V-35/35W und Standlichtlampe 12V-5W.
- LED-Rücklicht (16).
- Blinker (17) 12V-10W.
- Heizvorrichtung (18) links am Vergaser.
- Hupe (19) auf der Vorderseite rechts in der Nähe vom Kühler.

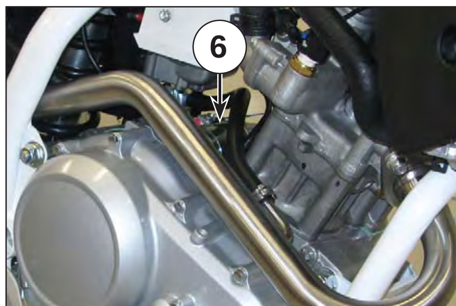


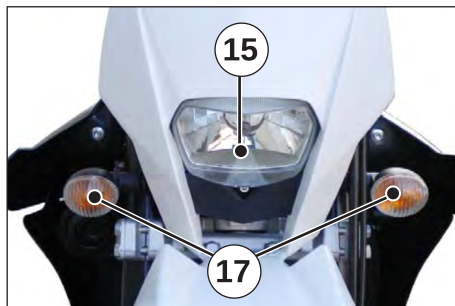






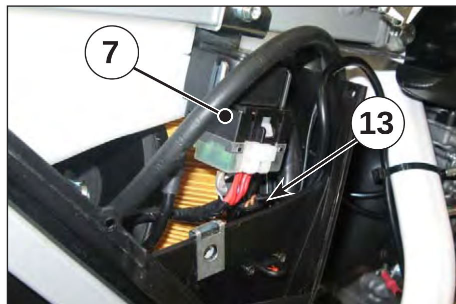


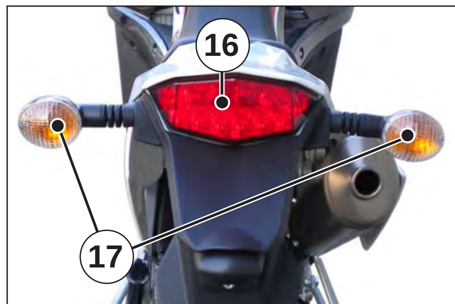


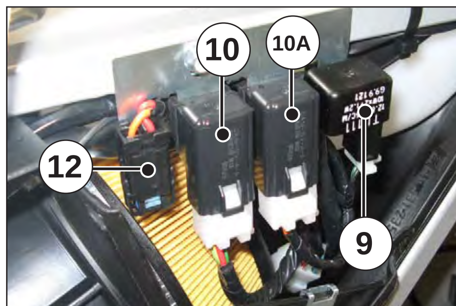


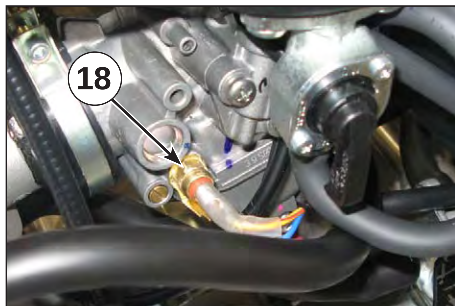


DE











BATTERIE

Die Batterie ist versiegelt, d. h. sie ist wartungsfrei. Sollte Elektrolyt aus der Batterie austreten oder Störungen an der elektrischen Anlage auftreten, wenden Sie sich bitte an einen HUSQVARNA-Vertragshändler.
Sollte das Fahrzeug für längere Zeit nicht genutzt werden, wird empfohlen die Batterie von der elektrischen Anlage zu trennen und sie an einem, vor Feuchtigkeit geschützten, Ort zu lagern.
- Nach einem intensiven Gebrauch der Batterie sollte mit einem langsamen Ladezyklus geladen werden (1.4 A für 10 Stunden für Batterien 12V-14Ah).
- Eine Schnellladung wird nur empfohlen, wenn dies unbedingt nötig ist, weil sich die Haltbarkeit der Bleielemente drastisch verkürzt (2.5 A für 2 Stunden für Batterien 12V-14Ah).

BATTERIELADUNG

Um an die Batterie (2) gelangen zu können, wie folgt vorgehen:

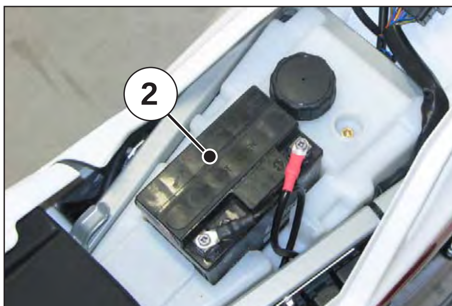


- Den hinteren Bolzen (1) gegen den Uhrzeigersinn drehen, entfernen und die Sitzbank ausbauen.
- Zuerst das SCHWARZE oder BLAUE Minuskabel und dann das ROTE Pluskabel abnehmen (beim Wiedereinbau zuerst das ROTE Pluskabel und dann das SCHWARZE oder BLAUE Minuskabel anschließen).
- Die Batterie (2) aus ihrem Sitz nehmen.

Mit einem Spannungsmesser prüfen, dass die Batteriespannung nicht weniger als 12,5V beträgt.
Andernfalls benötigt die Batterie einen Ladezyklus.

Ein Batterieladegerät mit konstanter Spannung verwenden. Zuerst das ROTE Pluskabel an den Pluspol der Batterie und dann das SCHWARZE oder BLAUE Minuskabel an den Minuspol anschließen.

Die Ruhespannung regelt sich erst nach ein paar Stunden auf einen konstanten Wert. Es wird daher empfohlen diesen Wert NICHT sofort nach dem Laden oder Entladen der Batterie zu messen.



Vorm Wiedereinbau in das Fahrzeug immer den Batterie-Ladezustand kontrollieren.

Die Batterie muss sauber gehalten und die Batteriepole mit Fett geschützt werden.
ACHTUNG*: Die Batterie enthält Schwefelsäure. Einen Kontakt mit Haut, Augen und Kleidung unbedingt vermeiden.
Gegenmittel:
ÄUSSERLICH: - Mit Wasser abspülen.
INNERLICH: - Viel Milch oder Wasser trinken. Nach der Milch Magnesiumoxid, Rühreier oder Pflanzenöl einnehmen. Sofort einem Arzt aufsuchen.
Augen: Mindestens 15 Minuten lang ausspülen und einen Arzt rufen.

ACHTUNG*: Wird das Fahrzeug nicht genutzt, muss die Batterie trotzdem, mindestens alle 3 Wochen, mit einem langsamen Ladezyklus geladen werden (1.4 A für 10 Stunden für Batterien 12V-14Ah).

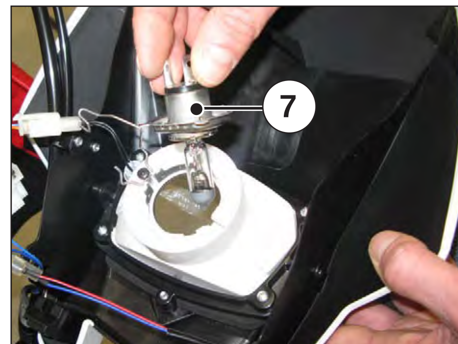
ACHTUNG*: Die Batterien erzeugen explosive Gase. Beim Laden oder Nutzung der Batterien in geschlossenen Räumen muss daher für ausreichende Lüftung gesorgt werden. Wenn ein Batterieladegerät verwendet wird, muss es vorm Einschalten an die Batterie angeschlossen werden. Damit wird eine Funkenbildung an den Batteriepolen vermieden, die das in der Batterie enthaltene Gas entzünden könnte.

WECHSELN DER SCHEINWERFERLAMPEN

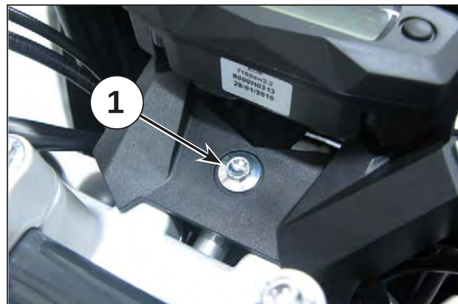
Um an die Scheinwerferlampen gelangen zu können, wie folgt vorgehen:
- Die Schraube (1) abschrauben und die Sportscheibe (2) komplett mit Scheinwerfer (3) ausbauen.
- Den Kabelstecker (4) von der Lampe trennen.
- Die Gummikappe (5) abnehmen.
- Die Rückhaltefedern (6) an der Lampe aushaken und die Lampe (7) herausziehen.

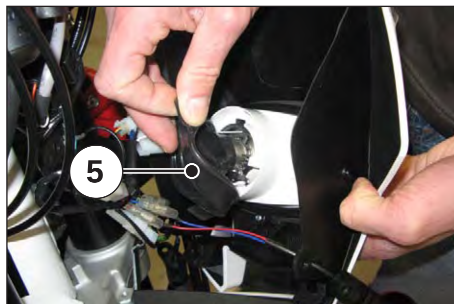
Anmerkung*:
Die Lampe (7) im Scheinwerfer ist eine Halogenlampe. Beim Auswechseln darauf achten, dass das Glasteil der Lampe nicht mit bloßen Fingern angefasst wird.

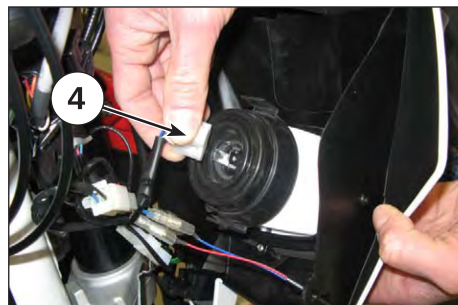
.Zum Auswechseln der Standlichtlampe (8) die Lampe einfach aus der inneren Kappe ziehen.
Nach dem Auswechseln beim Wiedereinbau in umgekehrter Reihenfolge vorgehen.

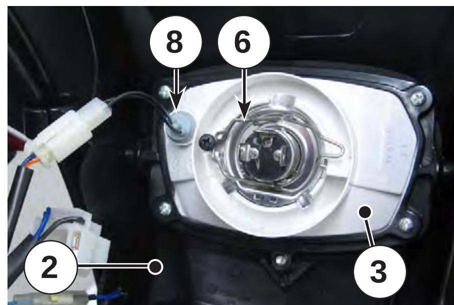


DE









RÜCKLICHT

Es handelt sich um ein Rücklicht (1) mit LED. Bei einem Ausfall muss es ausgewechselt werden.

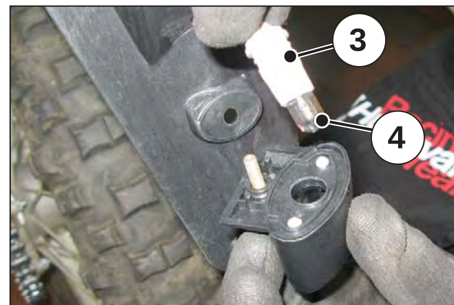


WECHSELN DER LAMPE IN DER NUMMERNSCHILDBELEUCHTUNG

- Die Schraube (1) abschrauben und die Nummernschildbeleuchtung (2) vom Kotflügel abnehmen.
- Die Lampenfassung (3) mit der Lampe (4) aus der Halterung herausziehen.
- Die Lampe (4) zum Ausbau aus der Lampenfassung herausziehen.

Die Lampe auswechseln und zum Wiedereinbau in umgekehrter Reihenfolge vorgehen.





SCHEINWERFEREINSTELLUNG

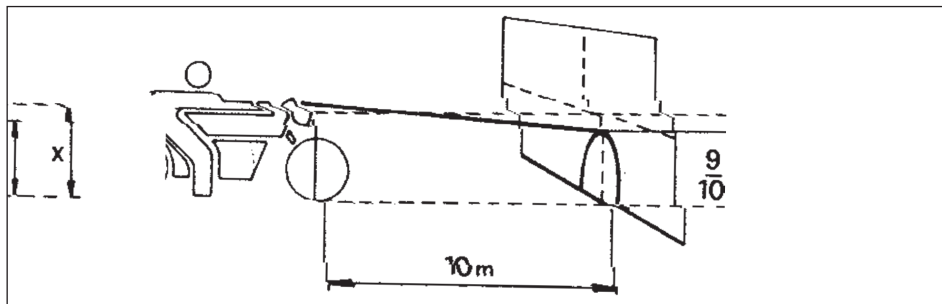
Zur Kontrolle der richtigen Scheinwerferausrichtung das Motorrad mit richtigem Reifendruck und mit einer Person auf der Sitzbank richtig senkrecht zu seiner Längsachse aufstellen.
In einem Abstand von 10 Metern vor einer Wand aufstellen, eine waagerechte Linie auf der Höhe der Scheinwerfermitte und eine senkrechte Linie in Fahrzeug-Längsachse anzeichnen.

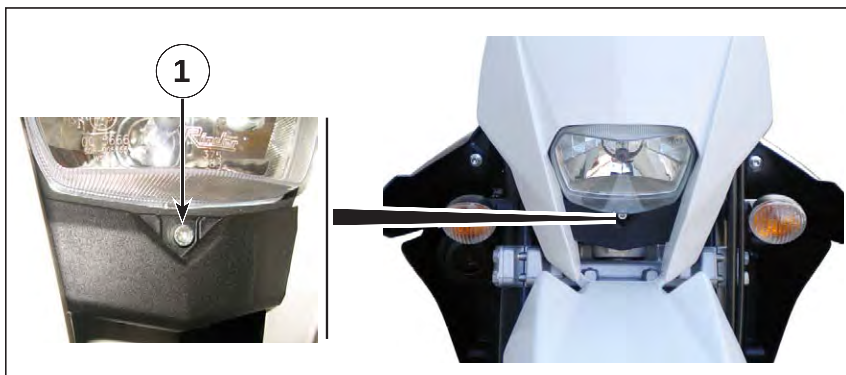
Die Kontrolle möglichst im Halbschatten durchführen.
Das Fernlicht einschalten. Die Hell-Dunkellinie darf nicht höher als 9/10 des Abstands zwischen Boden und Scheinwerfermitte liegen.

Eine eventuelle Berichtigung der Scheinwerferausrichtung kann wie folgt vorgenommen werden:

- Die Stellschraube (1) verstellen.
  Durch Festziehen wird der Scheinwerferstrahl abgesenkt.
  Durch Lösen wird der Scheinwerferstrahl angehoben.

Nach der Einstellung in umgekehrter Reihenfolge wie beim Ausbau vorgehen.





ANHANG

LÄNGERE NICHTBENUTZUNG

Soll das Motorrad für längere Zeit stillgelegt werden, muss es wie folgt vorbereitet werden:

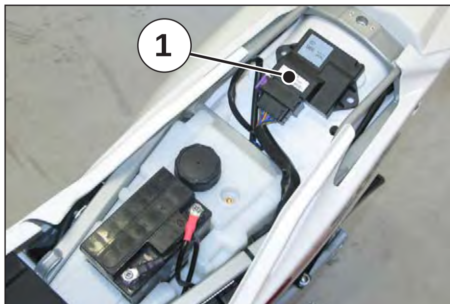
- Das Motorrad vollständig reinigen.
- Den Kraftstoff aus dem Tank ablassen.
- Den Tank mit einem Kraftstoff-Stabilisator-Gemisch füllen.

ACHTUNG *:
Den abgelassenen Kraftstoff in die der Umwelt verschütten und den Motor im Freien, und nicht in geschlossenen Räumen, laufen lassen.

- Die Sekundärantriebskette und alle Bowdenzüge schmieren.
- Um Rostbildung zu vermeiden, Öl auf alle nicht lackierten Flächen sprühen. Vermeiden, dass die Gummiteile oder die Bremsen mit Öl in Kontakt kommen.
- Das Motorrad auf eine Halterung oder einen Ständer stellen, so dass beide Räder vom Boden angehoben sind (ist das nicht möglich, müssen Bretter unter die Räder gelegt werden, damit vermieden wird, dass die Reifen in Kontakt mit Feuchtigkeit bleiben).
- Um zu vermeiden, dass Feuchtigkeit eindringt, eine Plastiktüte über das Auspuffrohr ziehen.
- Das Fahrzeug abdecken, um es vor Staub und Schmutz zu schützen.

Zur Inbetriebsetzung des Motorrads, wie folgt vorgehen:

- Sicherstellen, dass die Zündkerze festgezogen ist.
- Den Kraftstofftank auffüllen.
- Den Motor laufen lassen, um das Öl zu erwärmen, anschließend das Öl ablassen.
- Frischöl in das Gehäuse einfüllen.
- Alle im Abschnitt "Kontrollen und Einstellungen" erwähnten Punkte kontrollieren (Anhang A).
- Alle im Abschnitt "Schmierung" erwähnten Punkte schmieren (Anhang A).





REINIGUNG

Vorm Waschen des Motorrads müssen folgende Teile auf geeignete Weise geschützt werden:
a) Öffnung am Auspuff-Endrohr.
b) ;Ansaugöffnung am Luftfilter.

ES MUSS ABSOLUT VERMIEDEN WERDEN, dass ein WASSER- ODER PRESSLUFTSTRAHL mit ELEKTRISCHEN TEILEN, speziell mit der Steuerelektronik (1) und dem Armaturenbrett (2) in Kontakt kommt.

Nach dem Waschen:

- Die im "Wartungsplan" angegebenen Stellen schmieren (Anhang A).
- Den Motor kurz warmlaufen lassen.
- Vor der Fahrt die Bremsen prüfen.

ACHTUNG*: Die Bremsscheiben nicht schmieren oder wachsen, damit die Bremsanlage nicht die Bremsleistung verliert und Unfallgefahr besteht. Die Scheiben mit einem Lösemittel z.B. Azeton reinigen.

VORGÄNGE ZUR AUSLIEFERUNG

Beschreibung	Arbeit	Vor-Auslieferung
Motoröl	Ölstandkontrolle	❏
Zweitaktölstand	Ölstandkontrolle	❏ ❉
Kühlflüssigkeit	Kontrolle / Auffüllen	❏
Kühlanlage	Kontrolle Lecks	❏
Gebläse	Funktionskontrolle	❏ ❉ ❉
Zündkerzen	Kontrolle / Austausch	❏
Einspritzdrosselkörper	Kontrolle und Einstellung	❏
Bremsflüssigkeit und Kupplung	Kontrolle Flüssigkeitsstand	❏
Bremsen/ Kupplung	Funktionskontrolle	❏
Bremsen/ Kupplung	Kontrolle Bremskreislauf	❏
Gaszugkabel	Funktionskontrolle	❏
Gaszugkabel	Prüfen/ Spiel einstellen	❏
Starterhebel	Funktionskontrolle	❏
Bowdenzüge	Kontrolle/Einstellung	❏
Antriebskette	Kontrolle/Einstellung	❏

Beschreibung	Arbeit	Vor-Auslieferung
Reifen	Kontrolle Reifendruck	❏
Seitenständer	Funktionskontrolle	❏
Seitenständerschalter	Funktionskontrolle	❏
Elektrische Anlage	Funktionskontrolle	❏
Instrumente	Funktionskontrolle	❏
Beleuchtung/Blinker	Funktionskontrolle	❏
Hupe	Funktionskontrolle	❏
Scheinwerfer	Funktionskontrolle	❏
Zündschloß	Funktionskontrolle	❏
Schlösser	Funktionskontrolle	❏
Schrauben und Muttern	Kontrolle/ Festziehen	❏
Schlauchschellen	Kontrolle/ Festziehen	❏
Allgemeines Schmieren		❏
Abnahme Motorrad		❏

❉ : Nur für Motorräder mit 2 takt-motor

❉❉ : Nur für besondere Motorräder

ALPHABETISCHES INHALTSVERZEICHNIS

Seite







ES

TE125 2012
SMR125 2012

Ed.00 - 10/2011

Donde no especificado, los datos y resenas se refieren a todos los modelos.

PRESENTACIÓN

¡Bienvenidos a la familia motociclista Husqvarna!
Su nueva motocicleta Husqvarna ha sido proyectada y fabricada para ser la mejor de su categoría. Las instrucciones de este manual pretenden ser una guía sencilla y clara para el mantenimiento de la motocicleta. Para obtener de la misma las mejores prestaciones, se recomienda seguir atentamente todo lo que se explica en este manual. Aquí se encuentran las instrucciones para efectuar las operaciones necesarias de mantenimiento. Las reparaciones o los mantenimientos más específicos o de mayor entidad requieren el trabajo de mecánicos expertos y el uso de herramientas y equipos adecuados. Su Concesionario Husqvarna tiene los recambios originales, la experiencia y todas las herramientas necesarias para brindarle el mejor servicio.
Por último, recordar que el "Manual de uso y mantenimiento" debe considerarse parte íntegra de la motocicleta y como tal debe conservarse junto a la misma incluso en caso de reventa.
Esta motocicleta utiliza componentes diseñados y realizados empleando tecnologías de vanguardia y experimentados en competiciones.
En las motocicletas de competición, después de cada competición se verifica cada detalle con el fin de garantizar siempre las mejores prestaciones.
Para el correcto funcionamiento de la motocicleta, es necesario atenerse al cuadro de inspección y mantenimiento recogida en el Apéndice A.

ADVERTENCIAS IMPORTANTES

1) Los modelos **TE** y **SMR** son motocicletas de CARRETERA, con garantía de ausencia de defectos y cubiertas por garantía legal, con la condición de que SE MANTENGA LA CONFIGURACIÓN DE SERIE y se respete el cuadro de mantenimiento recogido en Apéndice A.

2) Las motocicletas que participan en competiciones de cualquier género están excluidas de cualquier garantía, en todas sus piezas.





IMPORTANTE

Para mantener la "Garantía de Funcionamiento" del vehículo, el Cliente debe respetar el programa de mantenimiento indicado en el manual de uso y mantenimiento ejecutando las revisiones indicadas en los talleres autorizados HUSQVARNA.
Los costes de sustitución de las piezas y de la mano de obra necesaria para respetar el plan de mantenimiento corre a cargo del Cliente.
NOTA: La garantía QUEDA ANULADA en el caso de alquiler de la motocicleta.

Prerrequisito importante

Leer atentamente el presente manual prestando una especial atención a las notas precedidas por las siguientes advertencias:

ATENCIÓN*: Indica la posibilidad de sufrir graves lesiones personales, incluso hasta el peligro de muerte en el caso de inobservancia de las instrucciones.
ADVERTENCIA*: Indica la posibilidad de sufrir lesiones personales o provocar daños al vehículo en caso de inobservancia de las instrucciones.
Nota*: Proporciona informaciones útiles adicionales.

Sustitución de las piezas

En caso de sustitución de las piezas, utilizar exclusivamente recambios originales Husqvarna

ATENCIÓN*: Tras una caída, inspeccionar atentamente la motocicleta. Asegurarse de que el mando del gas, los frenos, el embrague y todos los demás mandos y componentes principales no hayan sufrido daños. Conducir una motocicleta dañada puede provocar accidentes graves.
ATENCIÓN*: No poner en marcha ni trabajar sobre la motocicleta sin llevar puesta indumentaria de protección adecuada. Llevar siempre casco, botas, gafas protectoras y otra indumentaria adecuada.

PRECAUCIONES PARA LOS NIÑOS
ATENCIÓN

- **Aparcar el vehículo donde no pueda ser golpeado o dañado con facilidad.**
  Los golpes, aunque sean involuntarios, puede provocar la caída del vehículo con el consiguiente peligro para las personas, especialmente los niños.
- **Para evitar caídas accidentales del vehículo, no aparcarlo nunca sobre un terreno blando o irregular ni sobre asfalto recalentado por el sol.**
- **Puesto que el motor y el sistema de escape se pueden calentar excesivamente, aparcar la motocicleta en lugares donde ni los peatones ni los niños puedan tocarlos con facilidad.**

ES

SUMARIO

Pág.

Notas

- Las indicaciones de derecho(a) e izquierdo(a) hacen referencia a los dos lados de la moto con respecto al sentido de marcha.

- Z: número de dientes
- A: Austria
  AUS: Australia
  B: Bélgica
  BR: Brasil
  CDN: Canadá
  CH: Suiza
  D: Alemania
  E: España
  F: Francia
  FIN: Finlandia
  GB: Gran Bretaña
  I: Italia
  J: Japón
  USA: Estados Unidos

- Salvo especificación contraria, los datos y las prescripciones se refieren a todos los Países.

DATOS PARA LA IDENTIFICACIÓN

El número de identificación del motor figura estampado en la parte superior del cárter del motor, mientras que el número de matrícula de la motocicleta está estampado en el tubo de dirección del bastidor.
A la hora de efectuar pedidos de piezas de recambio o de solicitar informaciones acerca de su motocicleta, indicar siempre, apuntándolo incluso en el presente manual de instrucciones, **el número estampado en el bastidor**.

NÚMERO DE BASTIDOR

NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DE LA MOTOCICLETA

El número de serie, formado por 17 caracteres, se halla en el lado derecho del eje de la dirección.

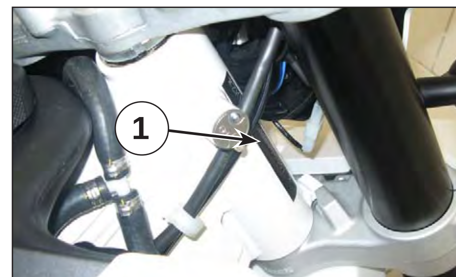
(●) = Tipo modelo
(▲) = Año del modelo (2012)
(♦) = N° progresivo

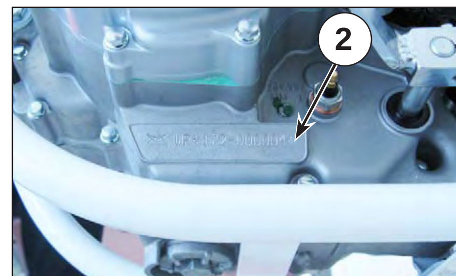
TE

ZKHA500AACV000001
(●) (▲) (♦)

SMR

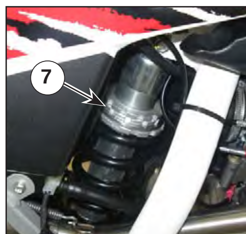
ZKHA500ABCV000001
(●) (▲) (♦)





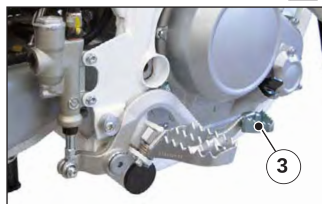
1. Matrícula chasis
2. Número de motor

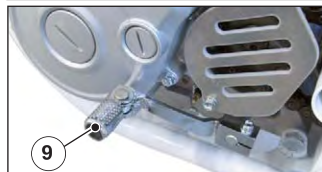
ES

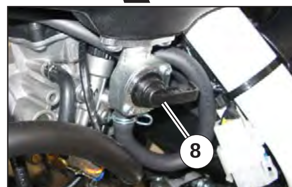


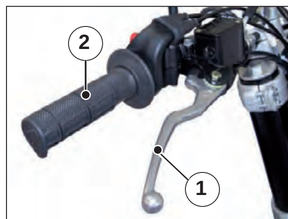




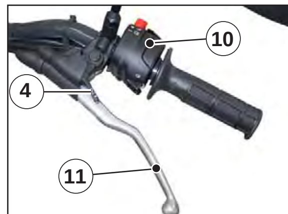












UBICACIÓN DE LOS MANDOS

1. Palanca mando freno delantero
2. Puño de mando del acelerador
3. Pedal mando freno trasero
4. Dispositivo starter
5. Tapón depósito carburante
6. Conmutador derecho (arranque eléctrico del motor)
7. Ajuste precarga muelle amortiguador
8. Grifo carburante
9. Pedal mando cambio
10. Conmutador izquierdo
11. Palanca mando embrague

LLAVES

Con la motocicleta se entregan dos llaves (una de recambio) que permiten intervenir:
a) en el interruptor de encendido;
b) bloqueo dirección.



FICHA TÉCNICA

MOTOR
Tipo . . . . monocilíndrico de 4 tiempos
Enfriamiento.de líquido con doble radiador y ventilador eléctrico
Diámetro interior cilindro . . . . mm 52
Carrera . . . . .mm 58,6
Cilindrada. . . . . cm^3 124,45
Relación de compresión. 11,2:1
Arranque . . . . eléctrico

DISTRIBUCIÓN
Tipo . . monoeje de levas en el cabezal; con mando por cadena; 4 válvulas
Juego válvulas (con motor frío)
Aspiración. . . . . 0,10 ÷ 0,14 mm
Escape . . . . 0,20 ÷ 0,24 mm

LUBRICACIÓN
Tipo . . . . .con cárter húmedo con bomba lobular y filtro de cartucho

ENCENDIDO
Tipo . . . . Electrónico de descarga inductiva con avance variable de control digital
Tipo bujía . . . . NGK CR8E
Distancia electrodos bujía . . . . .0,7 - 0,8 mm

ALIMENTACIÓN
Tipo . . . . .Carburador Keihin
Chorro máximo. 122
Chorro mínimo 35

TRANSMISIÓN PRIMARIA
Piñón motor . . . . Z 24
Corona embrague . . . . Z 73
Relación de transmisión 3,042

EMBRAGUE
Tipo . . . . multidisco en baño de aceite

CAMBIO VELOCIDAD
Tipo . . . . de engranajes de toma constante
Relación de transmisión
En 1a velocidad. . . . . .2,833 (z 34/12)
En 2a velocidad. . . . . .1,875 (z 30/16)
En 3a velocidad. . . . . .1,364 (z 30/22)
En 4a velocidad. . . . . .1,143 (z 24/21)
En 5a velocidad. . . . . .0,957 (z 22/23)
En 6a velocidad. . . . . .0,840 (z 21/25)

TRANSMISIÓN SECUNDARIA
Piñón salida cambio . . . . .Z 14
Corona en la rueda (TE) . . . . Z 59
Corona en la rueda (SMR). . . . . Z 54
Relación de transmisión (TE). 4,214
Relación de transmisión (SMR) 3,857
Dimensiones cadena de transmisión . . . . . 4/8″ x1/4″

RELACIONES TOTALES DE TRANSMISIÓN
(TE)
En 1a velocidad. 36,32
En 2a velocidad. 24,03
En 3a velocidad. 17,48
En 4a velocidad. 14,65
En 5a velocidad. 12,26
En 6a velocidad. 10,77
(SMR)
En 1a velocidad. 33,24
En 2a velocidad. 22,00
En 3a velocidad. 16,00
En 4a velocidad. 13,41
En 5a velocidad. 11,22
En 6a velocidad. 9,86

CHASIS
Tipo monoviga, en tubos de sección circular, de acero; subchasis trasero de acero.

SUSPENSIÓN DELANTERA
Tipohorquilla telehidráulica de vástagos vueltos al revés y perno adelantado; . . . . .vástagos ø 40 mm
Carrera en el eje de las patas . . . . 260 mm

SUSPENSIÓN TRASERA
Tipo . . . . progresiva con monoamortiguador hidráulico (regulación de la precarga del muelle)
Carrera de la rueda (TE) . . . . 290 mm
Carrera de la rueda (SMR) . . . . 282 mm

FRENO DELANTERO
Tipo . . . . .de disco fijo Ø 260 mm de mando hidráulico y pinza flotante

FRENO TRASERO
Tipo . . . de disco fijo Ø 220 mm de mando hidráulico y pinza flotante

LLANTAS
(TE)
Delantera de aleación ligera: 1,6″x21″
Trasera de aleación ligera: 2,15″x18″
(SMR)
Delantera de aleación ligera: 2,50″x17″
Trasera de aleación ligera: 3,50″x17″

NEUMÁTICOS
(TE)
Delantero . . . . .90/90x21″
Trasero . . . . .120/90x18″

ES

(SMR)
Delantera .... 110/70x17"
Trasera .... 140/70x17"

Presión de inflado en frío (TE)
Delantera
Sólo con el piloto.................... 1,2 Kg/cm²
Con el piloto y el pasajero .... 1,5 Kg/cm²
Trasera
Sólo con el piloto.................... 1,5 Kg/cm²
Con el piloto y el pasajero .... 1,8 Kg/cm²

Presión de inflado en frío (SMR)
Delantera
Sólo con el piloto.................... 1,8 Kg/cm²
Con el piloto y el pasajero .... 2,0 Kg/cm²
Trasera
Sólo con el piloto.................... 2,0 Kg/cm²
Con el piloto y el pasajero .... 2,2 Kg/cm²

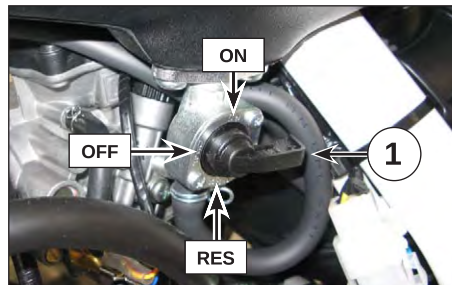
DIMENSIONES, PESO, CAPACIDAD
Distancia entre ejes
(TE) .... mm 1450
(SMR) .... mm 1465
Longitud total
(TE) .... mm 2235
(SMR) .... mm 2200
Anchura máxima
(TE) .... mm 800
(SMR) .... mm 800
Altura máxima
(TE) .... mm 1230
(SMR) .... mm 1170
Altura sillín
(TE) .... mm 930
(SMR) .... mm 900
Altura mínima desde el suelo
(TE) .... mm 305
(SMR) .... mm 255

Peso en orden de marcha, sin carburante.
(TE) .... kg 117
(SMR) .... kg 117
Capacidad depósito carburante
incluida la reserva .... l 9,5
Reserva carburante .... 2 l
Capacidad circuito de refrigeración .... l 1,2
Aceite en el cárter
Sustitución aceite y filtro aceite .... l. 1,15
Sustitución aceite .... l. 0,95

TABLA DE LUBRICACIÓN, REPOSTAJES
Aceite lubricación motor, cambio de marchas, transmisión primaria .... CASTROL POWER 1 RACING 10W-50
Líquido refrigerante motor .... CASTROL MOTORCYCLE COOLANT
Líquido de sistemas de frenos .... CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4
Lubricación por grasa .... CASTROL LM GREASE 2
Aceite lubricación cadena transmisión secundaria .... CASTROL CHAIN LUBE RACING
Aceite horquilla delantera . CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W
Protección contactos eléctricos .... CASTROL METAL PARTS CLEANER
Tapavías para radiadores .. AREXONS TURAFALLE LIQUIDO

MANDOS

GRIFO CARBURANTE
El grifo (1) situado a la izquierda del depósito puede adoptar tres posiciones:
OFF - cerrado; no sale carburante;
ON - abierto; el carburante sale del conducto principal;
RES - reserva; el carburante sale del conducto de reserva.
Si, durante la marcha, se produjeran dificultades de alimentación, colocar la palanca del grifo en posición RES.
Después de haber efectuado el repostaje, volver a colocar el grifo en posición ON.



CARBURANTE
El carburante recomendado es gasolina SIN PLOMO de 98 octanos.

Nota*: Si el motor "traquetea", utilizar otra marca de gasolina o un carburante con un número de octanos más elevado.

ATENCIÓN*: Si el motor continúa "traqueteando", dejar de utilizarlo; podrían producirse graves daños como el agarrotamiento.

ATENCIÓN*: La gasolina es extremamente inflamable y, en determinadas condiciones, puede ser explosiva. Apagar siempre el motor, no fumar y no acercar flamas o chispas en el área en la que se efectúa el repostaje o la conservación del carburante.

ATENCIÓN*: No rellenar el depósito más allá del límite inferior de la boca de llenado. Tras el repostaje, asegurarse de que el tapón (2) del depósito esté correctamente cerrado.

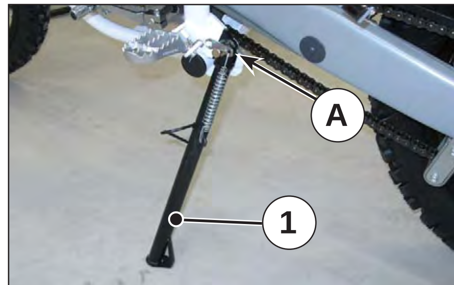


PATA DE CABRA LATERAL
Cada motocicleta está provista de una pata de cabra lateral (1).

ATENCIÓN*: La pata de cabra ha sido diseñada parar SÓLO EL PESO DE LA MOTOCICLETA. No sentarse en la motocicleta cuando ésta esté apoyada únicamente sobre la pata de cabra lateral, ya que podría producirse la rotura de piezas con las consiguientes lesiones físicas graves.

ATENCIÓN*: Apoyar la motocicleta sobre la pata de cabra lateral SÓLO DESPUÉS de que el conductor haya descendido de la misma. La pata de cabra lateral se levanta AUTOMÁTICAMENTE apenas la motocicleta pasa de la posición de apoyo sobre el firme a la posición vertical.

Comprobar periódicamente la pata de cabra lateral (ver "Ficha de mantenimiento periódico"); asegurarse de que los muelles no estén dañados y que la pata de cabra se mueva libremente. En el caso de que la pata de cabra lateral haga mucho ruido, lubricar el perno (A) de fijación de la misma.



ARRANQUE CON MOTOR FRÍO

La motocicleta cuenta con una palanca (3) ubicada a la izquierda del manillar para el arranque en frío. Tirar de la palanca para activar el starter y realizar la acción inversa para cerrarlo.

INSTRUMENTO DIGITAL, CHIVATOS

La motocicleta está equipada con un instrumento digital, el cual incorpora también 3 chivatos: luz de carretera, indicadores de dirección y reserva carburante.

1- Chivato AZUL "L. Carretera"
2- Chivato VERDE "Intermitentes"

Girando la llave de encendido a la posición de IGNITION, se ilumina la pantalla del instrumento (color ámbar).

NOTAS
- Cada vez que se conecta a la batería, se visualiza durante los 2 primeros segundos la versión del software de control; una vez terminada la fase de autotest, el instrumento visualiza la última función programada.
- Con cada apagado del motor se suspende la visualización de las funciones del instrumento.
- El paso de una función a la otra y a la relativa puesta a cero tiene que ser efectuado a través de la tecla SCROLL (A).
- Las funciones, que se pueden seleccionar secuencialmente por el orden en que figuran a continuación, son las siguientes:

1- SPEED / ODO (figura 1, pág. 11)
2- SPEED / RELOJ (figura 2, pág. 11)
3- SPEED / TRIP (figura 3, pág. 11)
4- SPEED / CRONÓMETRO (figura 4, pág. 12)
5- SPEED / RPM (Indicación numérica)
(figura 5, pág. 12)
6- SPEED / CUENTAHORAS
1- SPEED / ODO (figura 1)
....







1- SPEED (km/h o mph) / ODO (figura 1)

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación máx.: 299 km/h o 299 mph;
- ODO: odómetro - Indicación máx.: 99999 km;

Para pasar de km a millas o de millas a km proceder del siguiente modo:

1) visualizar la figura 1, colocar la llave de encendido en la posición OFF y pulsar el botón SCROLL (A).
2) colocar la llave del interruptor de encendido en la posición IGNITION manteniendo apretado el botón SCROLL (A) hasta el momento en el que aparece el símbolo "km/h".
3) a continuación, se mostrarán alternativamente "Km/h" y "Mph Miles", apretar de nuevo el botón SCROLL (A) en el momento en el que se muestra la unidad de medida que se quiere utilizar.



2- SPEED / CLOCK (figura 2)

- SPEED: velocidad - Indicación máx.: 299 km/h o 299 mph;
- CLOCK: reloj - indicación de 0:00 a 23:59:59.

Para regular el reloj, pulsar el botón SCROLL (A) durante más de 3 segundos, para incrementar las horas; después de soltar el botón, al cabo de 3 segundos, es posible incrementar los minutos;



3- SPEED / TRIP 1 (figura 3)

- SPEED: velocidad - Indicación máx.: 299 km/h o 299 mph
- TRIP 1: distancia - Indicación máx.: 999,9 km (el dato se perderá al desconectar la batería).

Para regular el TRIP, apretar el botón SCROLL (A) durante más de 3 segundos.



ES

4- SPEED / CRONÓMETRO (STP) (figura 4)

- SPEED: velocidad - Indicación máx.: 299 km/h o 299 mph;
- STP 1: tiempo de recorrido km-mi.
- Indicación de 0:00 a 99:59:59 (el dato se perderá al desconectar la batería).

El contador STP se activa pulsando el botón SCROLL (A), una vez visualizada la función, durante más de 3 segundos.

- 1ª fase: activación función;
- 2ª fase: parada de los contadores;
- 3ª fase: puesta a cero STP;
- 4ª fase: activación función;
- 5ª fase: parada de los contadores;

....
y así sucesivamente



5- SPEED / RPM NUMÉRICO (figura 5)

- SPEED: velocidad - Indicación máx.: 299 km/h o 299 mph
- RPM NUMÉRICO: MÍN 500, MÁX 14250



6- SPEED / CUENTAHORAS

- Cuenta las horas de funcionamiento del motor con una frecuencia de 30 minutos hasta un máximo de 30 horas (el dato se perderá al desconectar la batería).
- Con la función visualizada presionando el pulsador SCROLL (A) durante más de 3 segundos se borran los datos memorizados.

MANDO DEL ACELERADOR

El puño (1) del acelerador está situado en el lado derecho del manillar. La posición del mando en el manillar se puede regular aflojando los dos tornillos de fijación.

***ADVERTENCIA**
No olvide reapretar los tornillos (A) después de la regulación.

MANDO DEL FRENO DELANTERO

La palanca (2) del freno se encuentra en la parte derecha del manillar. La posición del mando en el manillar se puede regular aflojando los dos tornillos de fijación.

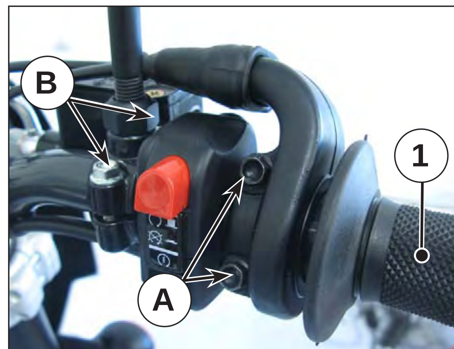
***ADVERTENCIA**
No olvide reapretar los tornillos (B) después de la regulación.

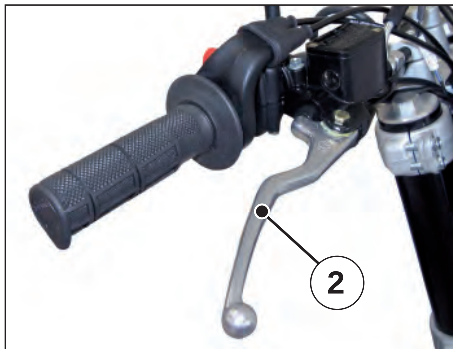
INTERRUPTOR DE ENCENDIDO

El interruptor de encendido consta de dos posiciones.

- Desde la posición OFF, posición de extracción de la llave, girar la llave (1) en sentido horario a la posición IGNITION; se activan: el encendido, las luces de posición y los receptores eléctricos y se podrá arrancar la motocicleta;

ES







BLOQUEO DEL MANILLAR

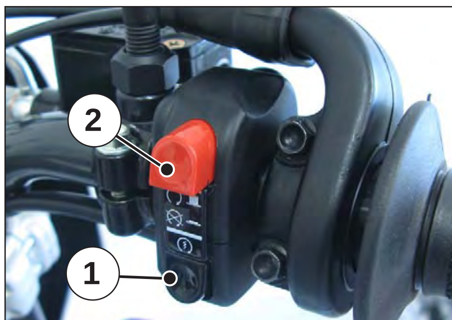
La motocicleta está provista de un bloqueador (1) de dirección que se encuentra en el lado derecho del eje de la dirección.
Para bloquear la dirección, proceder como se indica a continuación:
girar el manillar hacia la izquierda, colocar la llave en la cerradura y girarla en sentido antihorario. Empujarla hacia dentro y, si fuera necesario, girar el manillar en los dos sentidos. Girar la llave en sentido horario y extraerla de la cerradura.

Para desbloquear la dirección, realizas estas mismas operaciones por el orden inverso.



CONMUTADOR DERECHO EN EL MANILLAR

El conmutador derecho tiene los siguientes mandos:
1) Botón de arranque del motor
2) Interruptor de EMERGENCIA de parada del motor.



CONMUTADOR IZQUIERDO EN EL MANILLAR

El conmutador izquierdo incorpora los siguientes mandos:

1) Flash luz de carretera (retorno automático)

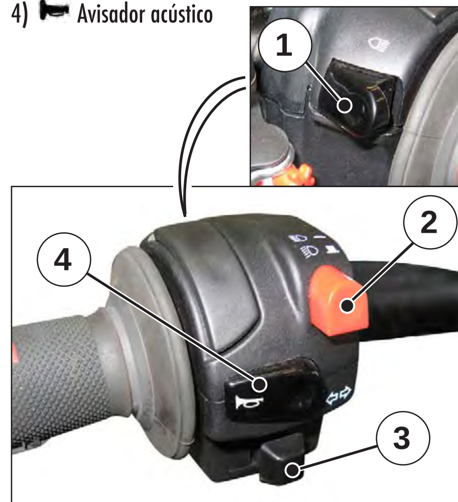
2) Mando selección luces de carretera

Mando selección luces de cruce

3) ← Activación de intermitentes izquierdos (con retorno automático)
→ Activación de intermitentes derechos (con retorno automático)

Para desactivar el intermitente, presionar sobre la palanca de mando una vez que ésta haya vuelto al centro.

4) Avisador acústico



MANDO EMBRAGUE

La palanca (1) del embrague está colocada en el lado izquierdo del manillar y está dotada de protección.
La posición del mando del embrague sobre el manillar se puede regular aflojando el tornillo inferior (A) de fijación.

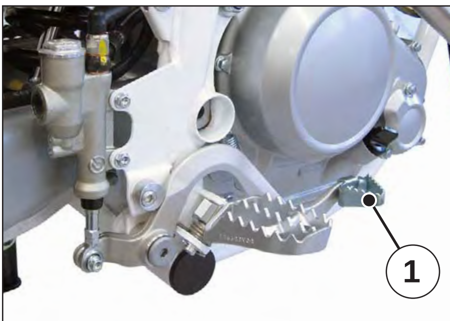
***ADVERTENCIA**
No olvide reapretar el tornillo después de la regulación.





MANDO DEL FRENO TRASERO

El pedal (1) de mando del freno trasero se encuentra en el lado derecho de la motocicleta. En los modelos TE y SMR en el momento del frenado, un interruptor de stop provoca el encendido de la lámpara del piloto trasero.

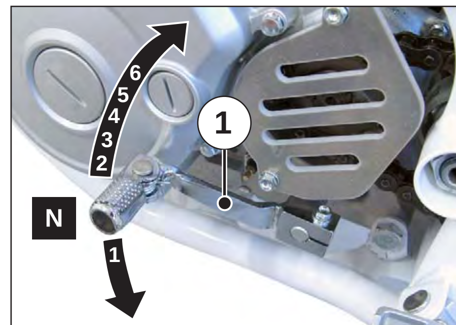


MANDO DE CAMBIO DE MARCHAS

La palanca (1) está situada en el lado izquierdo del motor. El piloto, cada vez que cambie de marcha, debe soltar el pedal, que volverá a su posición central; La posición "desembragado" (N) se encuentra entre la primera y la segunda marcha.
La primera marcha se mete empujando hacia abajo la palanca; para todas las demás marchas empujarla hacia arriba.
La posición de la palanca en el árbol puede variarse. Para efectuar esta operación es preciso aflojar el tornillo, retirar la palanca y colocarla en una nueva posición en el árbol.
Bloquee el tornillo una vez efectuada la operación.

ADVERTENCIA*: No cambiar de marcha sin desembragar y dejar de accionar el puño del acelerador. El motor podría "embalarse" y sufrir daños.

ATENCIÓN*: No desacelerar reduciendo las marchas cuando se circule a una velocidad que podría provocar el "embalamiento" del motor o causar pérdida de adherencia a la rueda trasera, si se seleccionara la marcha justo inferior.



ES

INSTRUCCIONES PARA EL USO DE LA MOTOCICLETA

NOTA*: Si no está acostumbrado al funcionamiento de la moto, antes de conducirla, lea atentamente las instrucciones que figuran en el párrafo "MANDOS".

COMPROBACIONES PRELIMINARES

Siempre que se desee utilizar la motocicleta, debe realizarse una inspección general procediendo a las siguientes verificaciones:
- compruebe el nivel del carburante y del aceite motor;
- controlar el nivel del líquido de frenos;
- compruebe la dirección girando el manillar hasta el tope en ambos sentidos;
- compruebe la presión de los neumáticos;
- compruebe la tensión de la cadena;
- compruebe y, si necesario, ajuste el mando del acelerador;
- girar la llave del interruptor de encendido a la posición de IGNITION;
- accione los intermitentes y asegúrese de que se encienden los chivatos correspondientes.
- asegurarse de que se enciende la luz de stop trasera;
- asegurarse de que la pantalla se ilumine y de que las luces se enciendan.

INSTRUCCIONES PARA EL RODAJE

La exclusividad del proyecto, la alta calidad de los materiales usados y el montaje esmerado le garantizan confort ya desde el primer momento. De todas maneras, durante los primeros 600 km, es preciso respetar AL PIE DE LA LETRA las siguientes normas cuyo INCUMPLIMIENTO PODRÁ ACORTAR LA VIDA ÚTIL Y MERMAR PRESTACIONES A LA MOTO:

- antes de usar el vehículo es preciso calentar el motor a bajas revoluciones;
- evitar los arranques rápidos y no hacer girar el motor a altas revoluciones con las marchas bajas;
- conducir a velocidad moderada hasta que el motor se haya calentado;
- usar repetidamente ambos frenos para rodar las pastillas y los discos;
- evitar mantener durante mucho tiempo la misma velocidad;
- evitar recorrer largos trayectos sin efectuar paradas;
- no conducir NUNCA en bajada con el CAMBIO EN PUNTO MUERTO sino que es preciso embragar la marcha con el fin de utilizar el freno-motor, evitando de este modo un desgaste rápido de las pastillas:
- Durante los primeros 300 km, no superar las 6000 rev/min, para los siguientes 300 km no superar los 8000 rev/min.

IDENTIFICACIÓN DE LOS INCONVENIENTES DE FUNCIONAMIENTO

La siguiente lista de eventuales inconvenientes de funcionamiento sirve, en general, para identificar su origen y aplicar el remedio correspondiente.

El motor no arranca
- Técnica de arranque no adecuada: atenerse a las indicaciones del párrafo "Arranque del motor"
- Bujía sucia: limpiarla
- La bujía no genera chispa: ajustar la distancia entre electrodos
- Motor de arranque averiado: repararlo o sustituirlo
- Pulsador de arranque averiado: sustituir el conmutador.

El motor se resiste a arrancar
- Bujía sucia o en malas condiciones: limpiarla o sustituirla

El motor arranca, pero funciona de modo irregular
- Bujía sucia o en malas condiciones: limpiarla o sustituirla
- Distancia no adecuada entre los electrodos de la bujía: ajustarla

La bujía se ensucia fácilmente
- Bujía no adecuada: sustituirlas

El motor se recalienta
- Obstrucción del flujo de aire en los radiadores: limpiarla
- Controlar el funcionamiento correcto del ventilador y del termointerruptor
- Cantidad insuficiente de aceite: agregar

Al motor le falta potencia
- Filtro del aire sucio: limpiarla
- Distancia excesiva entre electrodos bujía: ajustarla
- Juego de válvulas incorrecto: ajustarla
- Compresión insuficiente: averiguar la causa

El motor traquetea
- Fuerte acumulación de carbón en la cúspide del pistón o en la cámara de explosión: limpiarla
- Bujía averiada o con grado térmico erróneo: sustituirlas

La dinamo no carga o no carga lo suficiente:
- Cables del regulador de tensión mal conectados o en cortocircuito: conectarlos correctamente o sustituirlos
- Bobina dinamo defectuosa: sustituirlas
- Rotor desmagnetizado: sustituirlas
- Regulador de tensión averiado: sustituirlas

La batería se recalienta:
- Regulador de tensión averiado: sustituirlas

Dificultad para embragar las marchas:
- Aceite del motor con viscosidad excesivamente alta: sustituir por el aceite prescrito

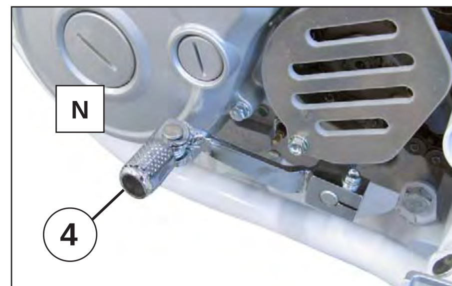
El embrague patina:
- Carga de los muelles insuficiente: sustituirlas
- Discos embrague gastados: sustituirlas

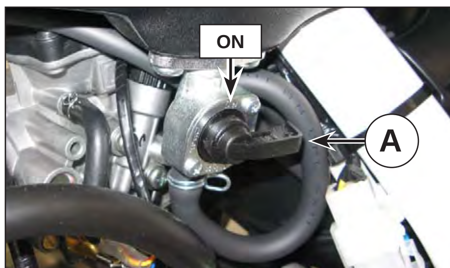
Los frenos no funcionan adecuadamente:
- Pastillas gastadas: sustituirlas

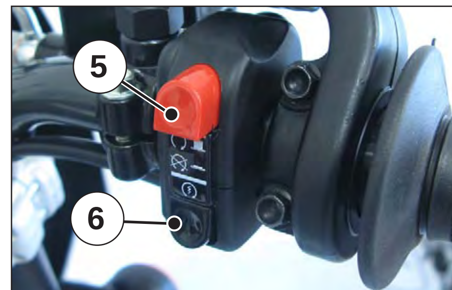
ARRANQUE DEL MOTOR

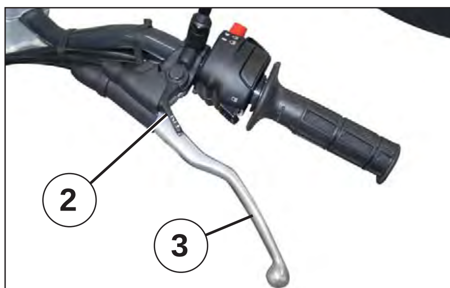
Con el motor frío, es decir, después de una parada prolongada de la motocicleta o ante una baja temperatura ambiental, obrar en el modo siguiente:

1) colocar la llave (1) del interruptor de encendido en posición ON;
2) asegurarse de que el grifo (A) carburante esté en posición abierta "ON".
3) tirar de la palanca (2) del estárter;
4) tirar de la palanca (3) del embrague;
5) poner el pedal (4) del cambio en punto muerto y soltar la palanca de embrague;
6) controlar que el pulsador (5) se encuentre en posición extraída y pulsar el pulsador de arranque (6). Llevar la palanca (2) del starter a la posición inicial cuando el motor esté en condiciones de mantener el ralentí. En caso de arranque en caliente NO utilice el starter. No haga funcionar el motor frío a un número elevado de revoluciones a fin de permitir que se caliente el aceite y que circule en todos los puntos que necesitan lubricación.





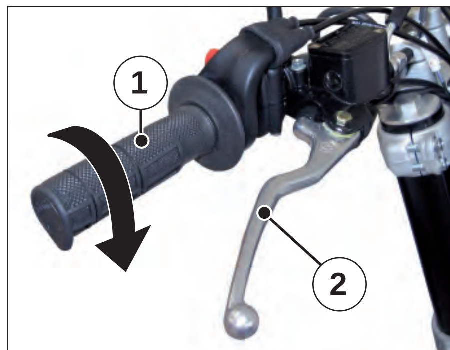


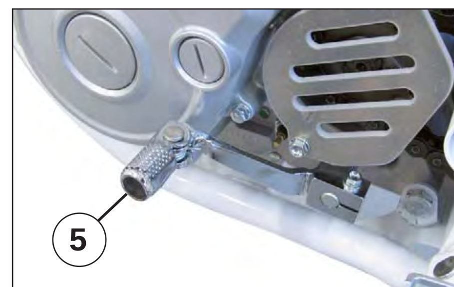


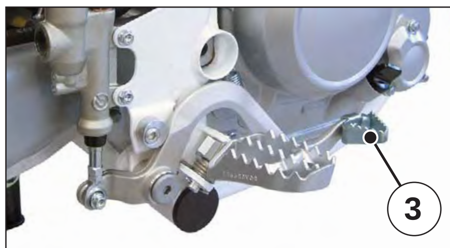
PARADA DE LA MOTOCICLETA Y DEL MOTOR

- Cerrar completamente el puño (1) del acelerador de manera que la motocicleta decelere.
- Frenar con los frenos delanteros (2) y traseros (3) mientras se reducen las marchas (para obtener una fuerte desaceleración, actuar de manera decidida sobre la palanca y el pedal de los frenos).
- Una vez detenida la motocicleta, tirar de la palanca de embrague (4) y colocar la palanca de cambios (5) en posición de punto muerto.
- Girar la llave de arranque (6) a la posición OFF (posición de extracción de la llave).
- Cerrar el grifo (7) del carburante (posición OFF).

ATENCIÓN*: En algunos casos, puede resultar útil el uso independiente del freno delantero o del trasero. Utilizar el freno delantero con prudencia, sobre todo en terrenos resbaladizos. El uso incorrecto de los frenos puede causar accidentes graves.

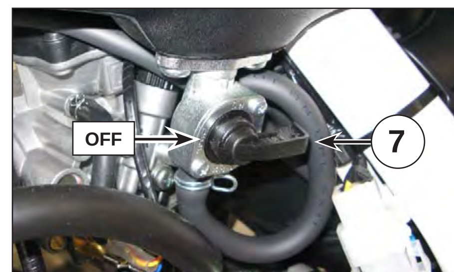










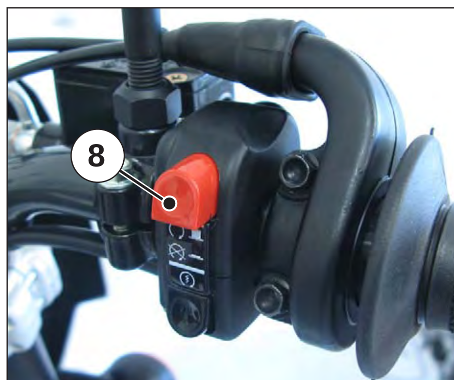


ES

ATENCIÓN*: En caso de bloqueo del gas en la posición abierta o de otra anomalía funcional que hiciera girar el motor de manera incontrolable, accionar INMEDIATAMENTE el pulsador (8) de parada del motor. Mantener el control de la motocicleta haciendo un uso normal de los frenos y de la dirección, mientras se mantiene accionado el pulsador de parada.

PARADA DEL MOTOR EN EMERGENCIA

- Apretar el botón rojo (8) para detener el motor; después del uso, volver a colocarlo en posición "extraída".

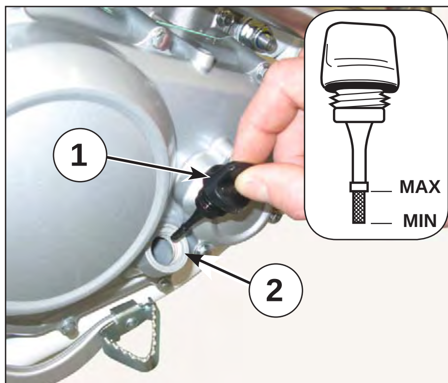


COMPROBACIÓN DEL NIVEL DEL ACEITE

Con la motocicleta sobre suelo llano y en posición vertical, verificar el nivel del aceite desenroscando el tapón con varilla graduada (1) introducido en el cárter derecho del motor. Verificar que el nivel se encuentre entre las dos marcas MÍN y MÁX. Para efectuar el rellenado, introducir el aceite por el orificio (2) del tapón.

Nota*: Realice esta operación con el motor caliente.

ATENCIÓN*: Tener cuidado a no tocar el aceite del motor caliente.

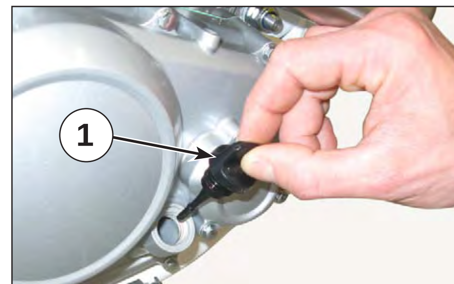


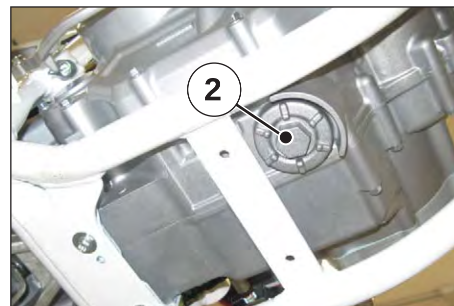
SUSTITUCIÓN ACEITE DEL MOTOR Y LIMPIEZA- SUSTITUCIÓN DE LOS FILTROS DE RED METÁLICOS Y DE CARTUCHO

ATENCIÓN*: Tener cuidado de no tocar el aceite caliente del motor.

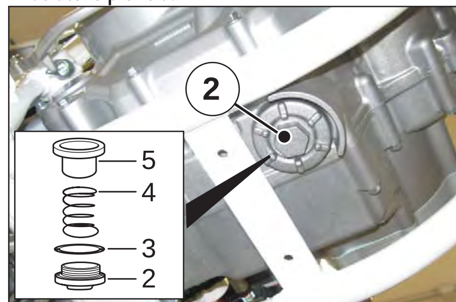
La operación se deberá realizar, CON EL MOTOR CALIENTE, del siguiente modo:

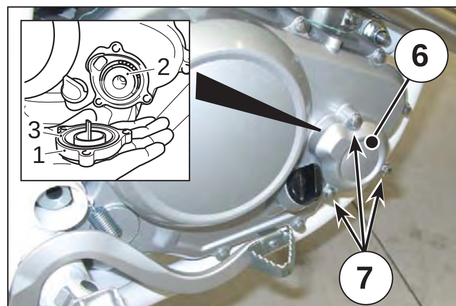
- Quitar el tapón de llenado del aceite (1);
- Colocar un recipiente debajo del motor;
- quitar el tapón de descarga del aceite (2);
- evacuar el aceite de vaciado y limpiar el imán del tapón (2);





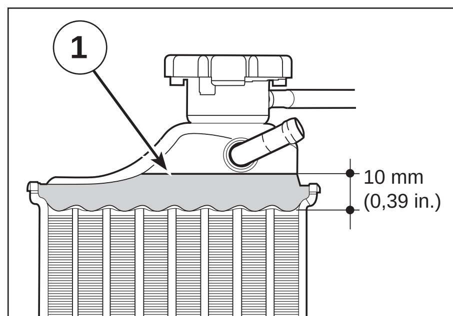
- quitar la junta tórica (3), el muelle (4) y el filtro metálico (5);
- quitar la tapa (6) desenroscando los tornillos (7) y sacar el filtro (8);
- limpiar el filtro metálico (5) con gasolina y sustituir el filtro (8);
- controlar las condiciones de las juntas tóricas, si estuvieran arruinadas, sustituirlas; a continuación, proceder inversamente para el remontaje;
- una vez limpios y/o sustituidos los filtros, volver a montar el tapón de descarga (2) y verter la cantidad de aceite prevista.





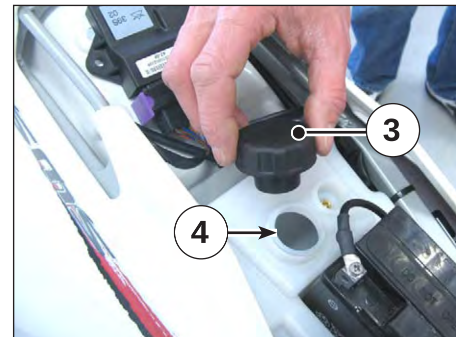
COMPROBACIÓN DEL NIVEL DEL LÍQUIDO REFRIGERANTE

Comprobar el nivel (1) en el radiador derecho con el motor frío y con la motocicleta en posición vertical. El refrigerante debe encontrarse 10 mm por encima de los elementos, después, retirar el sillín girando hacia la izquierda el perno trasero (2).

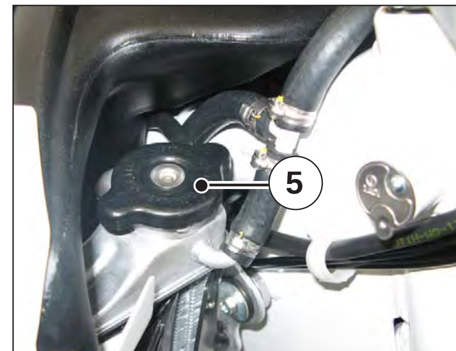




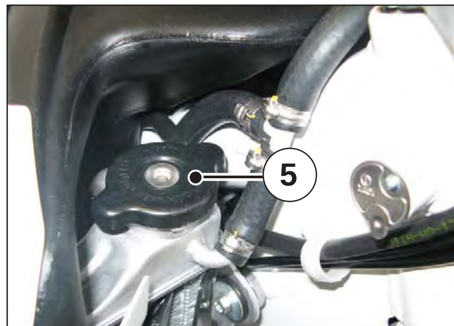
Quitar el tapón (3) del depósito de recuperación y controlar que el líquido se encuentre a unos 80 mm del borde superior del orificio (4).

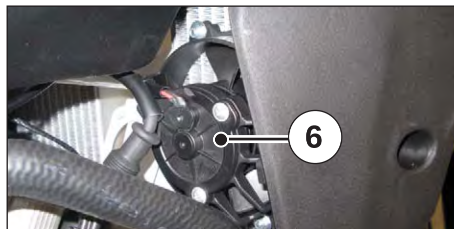


El tapón(5) del radiador presenta dos posiciones de bloqueo, la primera sirve para la descarga preventiva de la presión existente en el circuito de refrigeración.



ADVERTENCIA
No quitar el tapón (5) del radiador con el motor caliente. Se corre el riesgo de que se derrame líquido y provoque quemaduras.
ADVERTENCIA
Recordar que el ventilador de refrigeración (6) puede ponerse en marcha también con el interruptor de encendido en la posición OFF; trabajar, por tanto, a una distancia prudente de las aspas del ventilador.
Nota *:
Pueden surgir dificultades a la hora de eliminar el líquido de superficies pintadas. En tal caso, lavar con agua.



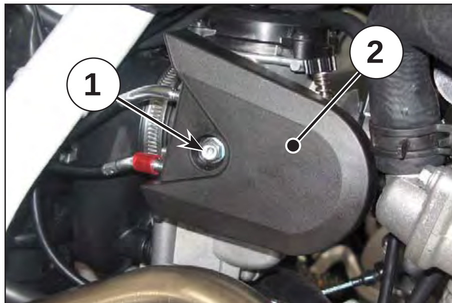


REGULACIÓN DEL CABLE DE MANDO DEL ACELERADOR

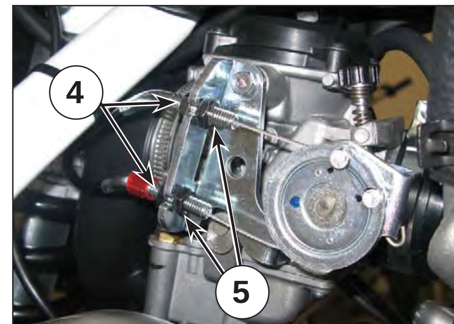
Para comprobar que el ajuste de la transmisión del mando del acelerador es el correcto, proceda del siguiente modo:
- desenroscar el tornillo (1) y retirar la tapa (2) de protección;
- Girar el puño (3) del acelerador y asegurarse de que tenga un juego de aproximadamente 2 mm;
- en caso contrario, desbloquear las contratuercas (4) y girar en el sentido oportuno los tornillos de regulación (5) (aflojándolos se disminuye el juego y apretándolos se aumenta);
- volver a bloquear las contratuercas (4):
- Montar todo procediendo por el sentido inverso.

ATENCIÓN*: Utilizar el vehículo con el cable de mando del acelerador dañado perjudica notablemente a la seguridad en la conducción.

ATENCIÓN*: Los gases de descarga contienen monóxido de carbono. No dejar en marcha el motor en lugares cerrados.







AJUSTE DEL RALENTÍ

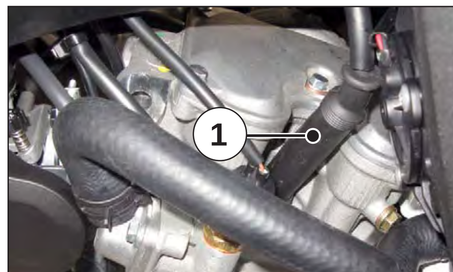
El ajuste debe realizarse siempre con el motor caliente y con el mando del acelerador en la posición cerrada, efectuando las siguientes operaciones:

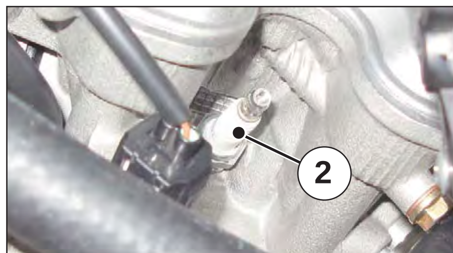
- girar el tornillo de regulación mínimo (1) colocado a la derecha del vehículo, en el carburador, hasta obtener un mínimo de 1750±50 (girar hacia la derecha para aumentar el régimen, hacia la izquierda para disminuirlo).



COMPROBACIÓN DE LA BUJÍA DE ENCENDIDO

La distancia entre los electrodos de la bujía (2) debe ser de 0,7 ÷ 0,8 mm.
Una distancia mayor puede causar dificultades de puesta en marcha y sobrecarga de la bobina.
Una distancia menor puede causar problemas de aceleración, de funcionamiento en ralentí y de prestaciones a bajas velocidades.
Limpie la suciedad alrededor de la base de la bujía antes de retirarla después de haber quitado el capuchón (1).
Es útil examinar el estado de la bujía inmediatamente después de retirarla de su asiento, dado que los depósitos y la coloración del aislante suministran indicaciones útiles.

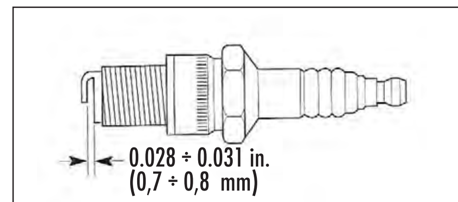




Grado térmico exacto:
El extremo del aislante está seco y el color es marrón claro o gris.
Grado térmico elevado:
El extremo del aislante está seco y cubierto de incrustaciones oscuras.
Grado térmico bajo:
La bujía se ha recalentado y el extremo del aislante es cristalino y de color blanco o gris.

ADVERTENCIA*: Si es necesario, sustituir la bujía por una de igual graduación, con extrema cautela.

Antes de volver a montar la bujía, ejecute una minuciosa limpieza de los electrodos y del aislante utilizando un cepillo metálico. Aplicar grasa grafitada a la rosca de la bujía, atornillarla a mano hasta el tope y apretarla a un par de 10÷12 Nm. Aflojar la bujía y apretarla nuevamente a 10÷12 Nm.
Toda bujía que presente rayaduras en el aislante o que tenga los electrodos corroídos debe ser sustituida.



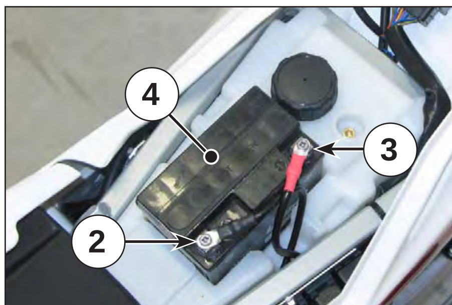
ES

INSPECCIÓN DEL FILTRO AIRE

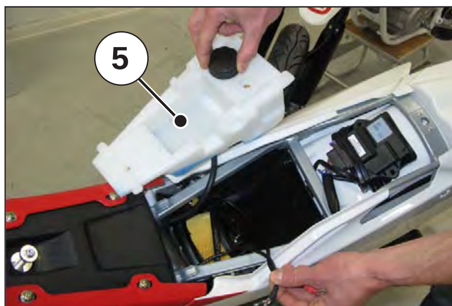
- Retirar el sillín girando hacia la izquierda el perno trasero (1).
- Desconectar los cables (2) y (3) de la batería (4) y retirarla.
- Elevar la cubeta (5) de recuperación líquido de refrigeración.
- Desenroscar el tornillo (6) y retirar el filtro (7) con la tapa (8) correspondiente.
- Controlar el estado del filtro (7), para limpiarlo, soplar con aire comprimido desde el interior hacia el exterior; sustituir si está demasiado sucio.

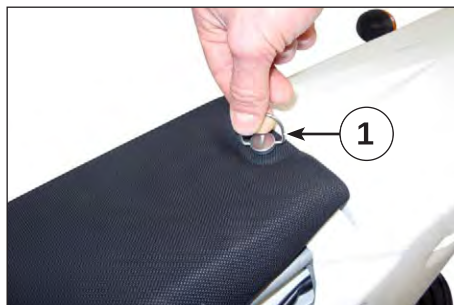
ATENCIÓN*: el vehículo está dotado de un elemento filtrante de papel y, por tanto, no lavable.

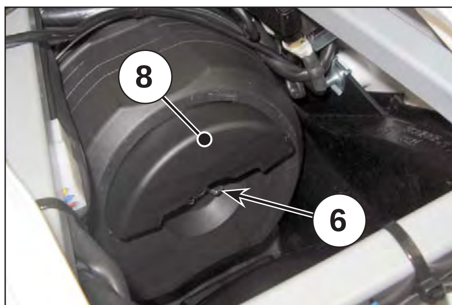
- Vuelva a montar todo procediendo inversamente al desmontaje, prestando atención a que la base de apoyo del filtro esté limpia.









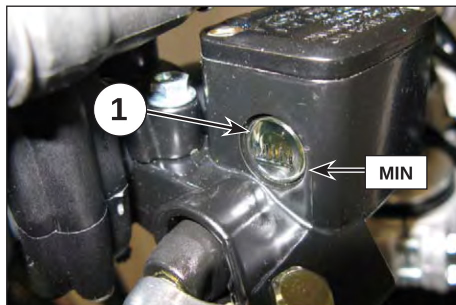


CONTROL NIVEL LÍQUIDO FRENO DELANTERO

El nivel del líquido en el depósito de la bomba nunca debe estar por debajo del valor mínimo visible desde la mirilla (1) situada en el lateral del cuerpo de la bomba. Una eventual disminución del nivel del fluido puede permitir que entre aire en la instalación con el consiguiente alargamiento de la carrera de la palanca.

ATENCIÓN*: Si la palanca del freno resulta demasiado "blanda", significa que hay aire en la tubería o bien un defecto en la instalación. Al ser peligroso conducir en estas condiciones, acudir a un Concesionario Husqvarna para que éste inspeccione el sistema de frenos.
ADVERTENCIA*: No verter el fluido de los frenos sobre superficies barnizadas o piezas trasparentes (ej. cristales de los faros).

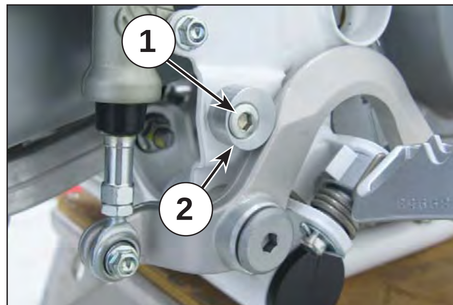
ADVERTENCIA*: No mezclar dos tipos de fluidos diferentes. Si se utiliza otra marca de fluido, eliminar completamente el existente.



ADVERTENCIA*: El líquido de frenos puede provocar irritaciones. Evitar el contacto con la piel y los ojos. En caso de contacto, limpiar completamente la parte afectada y, si se tratara de los ojos, solicitar asistencia médica.

AJUSTE DE POSICIÓN DEL PEDAL DEL FRENO TRASERO

La posición del pedal de mando del freno trasero respecto al reposapiés se puede ajustar según las exigencias personales.
Cuando sea preciso realizar dicho ajuste, hacerlo del siguiente modo:
- Aflojar el tornillo (1);
- girar la leva (2) para bajar o levantar en la dimensión (A) deseada el pedal del freno (3);
- Una vez acabado el ajuste, reapretar el tornillo (1). Después de efectuar este ajuste es necesario regular la carrera en vacío del pedal, según las instrucciones presentadas a continuación.

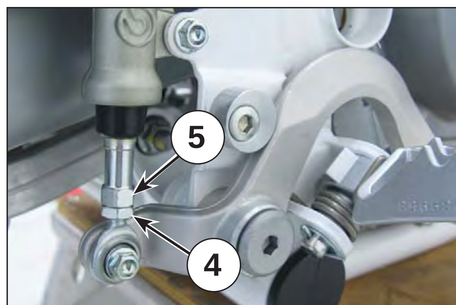


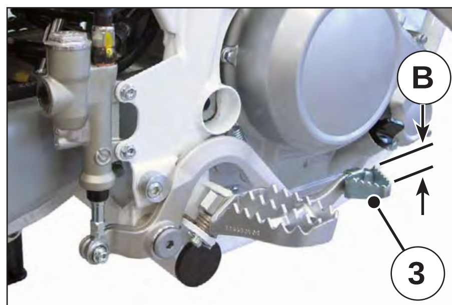


AJUSTE CARRERA EN VACÍO FRENO TRASERO

El pedal (3) de mando del freno trasero debe tener una carrera en vacío (B) de 5-10 mm antes de comenzar la acción de frenado.
En el caso de que esto no se produjera, ajústelo del siguiente modo:
- aflojar la tuerca (4);
- actuar sobre la varilla de mando de la bomba (5) para aumentar o bien disminuir la carrera en vacío;
- una vez acabada la operación, reapretar la tuerca (4).

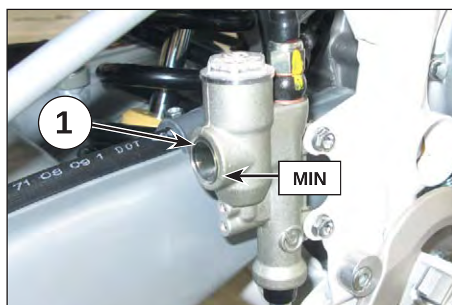
ATENCIÓN *:
La ausencia de la carrera en vacío prescrita provocará el desgaste rápido de las pastillas del freno con el consiguiente peligro de llegar a la TOTAL INEFICIENCIA DEL FRENO.





COMPROBACIÓN DEL NIVEL DEL LÍQUIDO DEL FRENO TRASERO

El nivel del líquido, visible por la mirilla (1), debe encontrarse por encima de la muesca de mínimo colocada en el depósito bomba.
Una eventual disminución del nivel del fluido puede permitir que entre aire en la instalación con el consiguiente alargamiento de la carrera de la palanca.



ATENCIÓN*: Si el pedal del freno resulta demasiado "blando", significa que hay aire en la tubería o bien un defecto en el sistema de frenos. Al ser peligroso conducir en estas condiciones, acudir a un Concesionario Husqvarna para que éste inspeccione el sistema de frenos.

ADVERTENCIA*: No verter el fluido de los frenos sobre superficies barnizadas o piezas trasparentes (ej. cristales de los faros).

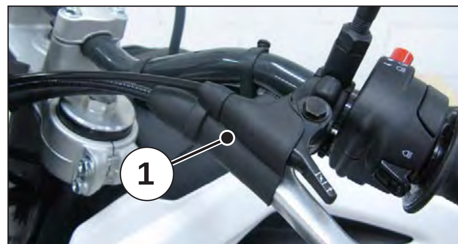
ADVERTENCIA*: No mezclar dos tipos de fluidos diferentes. Si se utiliza otra marca de fluido, eliminar completamente el existente.

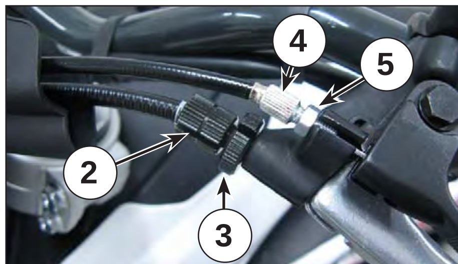
ADVERTENCIA*: El líquido de frenos puede provocar irritaciones. Evitar el contacto con la piel y los ojos. En caso de contacto, limpiar completamente la parte afectada y, si se tratara de los ojos, solicitar asistencia médica.

REGULACIÓN PALANCA DE MANDO EMBRAGUE

Para la regulación del embrague hay que manejar la tensión del cable utilizando el grupo de regulación colocado en la palanca.

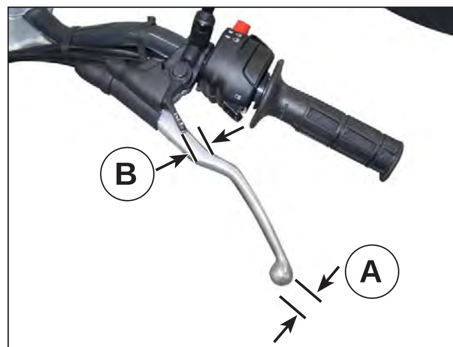
- Retirar la protección de goma (1).
- Actuar sobre el tensor (2) desbloqueando la contratuerca anular (3).
  La carrera en vacío (A) debe ser al menos de 10 mm antes de comenzar el desacoplamiento del embrague.
- Una vez efectuada la regulación, bloquear la contratuerca anular (3) y volver a colocar la protección de goma (1).





REGULACIÓN PALANCA DE MANDO ESTÁRTER

- Retirar la protección de goma (1).
- Actuar sobre el tensor (4) desbloqueando la contratuerca (4).
  La carrera en vacío (B) debe ser al menos de 5 mm.
- Una vez efectuada la regulación, bloquear la contratuerca (5) y volver a colocar la protección de goma (1).



ES

SUSPENSIONES

La calibración de las suspensiones se ha elegido después de haber realizado numerosas y severas pruebas en las diferentes condiciones de empleo de las motocicletas y se adapta al uso más variado de la moto.

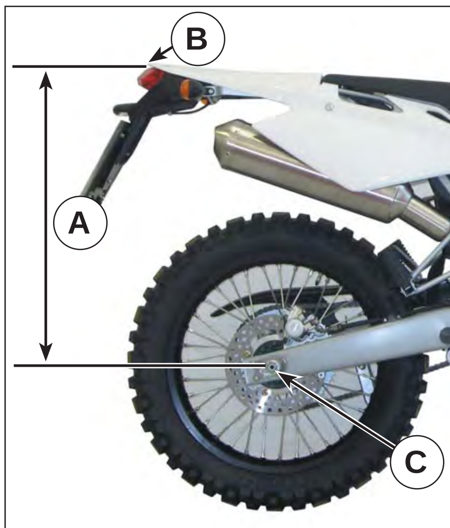
ATENCIÓN*:
SIEMPRE recuerde que las motocicletas que participan en competiciones de cualquier clase están excluidas de CUALQUIER GARANTÍA, en todas sus piezas, y todas las modificaciones de la configuración de serie supondrán la NO CONFORMIDAD DEL VEHÍCULO RESPECTO AL TIPO HOMOLOGADO, no resultando por tanto apto para la circulación por vías públicas de ningún tipo. Sólo conductores con la debida autorización y/o habilitación para conducir pertinente podrán utilizar el vehículo en "CIRCUITOS CERRADOS" exclusivamente.

REGULACIÓN AMORTIGUADOR

El tarado del amortiguador se define para la marcha con sólo el piloto más una bolsa pequeña, por lo que debe ajustar el amortiguador (precarga del resorte) al viajar con el pasajero.

ATENCIÓN*: La regulación del amortiguador influye en la estabilidad y la manejabilidad del vehículo; por tanto, se recomienda proceder con cautela después de haber variado el tarado estándar.

En cualquier caso, se recomienda, antes de efectuar modificaciones, anotar la cota "A" de referencia.



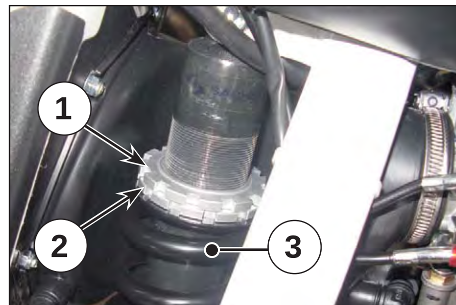
B: Altura superior guardabarros trasero
C: Eje pivote rueda trasera

REGULACIÓN PRECARGA RESORTE AMORTIGUADOR

Para efectuar la operación proceder de la siguiente manera:

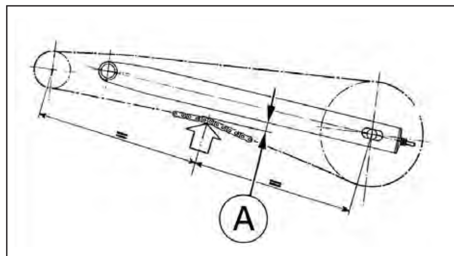
1. Limpiar la contratuerca anular (1) y la tuerca anular de regulación (2) del muelle (3).
2. Aflojar la contratuerca anular con una llave de gancho o con un punzón de aluminio.
3. Girar la tuerca anular de regulación hasta la posición deseada.
4. Una vez efectuada la regulación en función de su peso o de su estilo de conducción, bloquear firmemente la contratuerca anular (par de apriete para ambas tuercas anulares: 5 kg m).

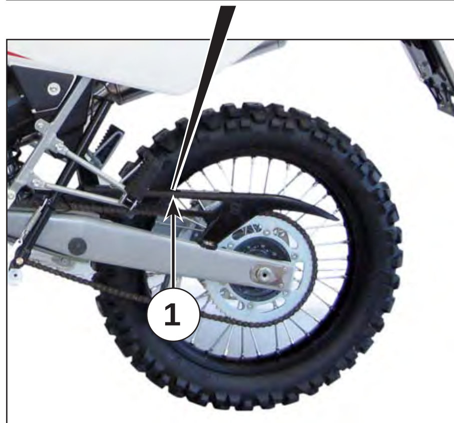
ATENCIÓN*: Tener cuidado de no tocar el tubo de escape caliente a la hora de ajustar el amortiguador.



REGULACIÓN CADENA

La cadena debe ser inspeccionada, regulada y lubricada según el "Cuadro de mantenimiento", por razones de seguridad y para prevenir un desgaste excesivo. Si la cadena se desgasta excesivamente o se desajusta, es decir, se ha aflojado o tensado excesivamente, puede salirse de la corona o romperse.

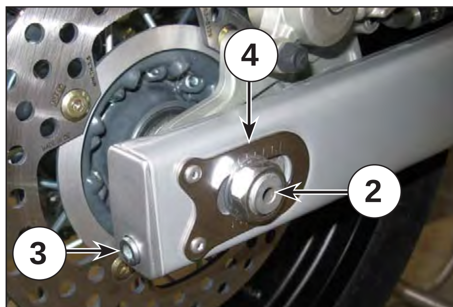




Controlar que la cadena tenga una flecha (A) de 12 mm aprox. como se indica en la plaquita (1) colocada en el cárter cadena.
Si no es éste el caso, proceder de la siguiente manera:

- aflojar en el lado derecho, con una llave de tubo de 25 mm, la tuerca (2) de fijación del perno rueda;
- actuar sobre los tirantes (3), colocados a ambos lados de la horquilla trasera, utilizando una llave allen de 6 mm;
- asegurarse de la alineación correcta del perno rueda tomando como referencia la escala graduada (4);
- una vez efectuada la regulación, apretar la tuerca del perno rueda (2).

Después de la regulación, siempre asegurarse de que la cadena tenga una flecha de 12 mm.



ES

LUBRICACIÓN CADENA

Lubricar la cadena siguiendo las instrucciones indicadas.

ADVERTENCIA*: Nunca utilizar grasa para lubricar la cadena. La grasa provoca la acumulación de polvo y fango, ya que éstos actúan de abrasivos y provocan el desgaste rápido de la cadena, del piñón y de la corona.

Lavado cadena

Lavar con petróleo, si se usa gasolina o especialmente trilene hay que secarla y lubricarla para evitar oxidaciones.

Lubricación cadena

Lubricar con un pincel la cadena con lubricante específico al Bisulfuro de Molibdeno o bien con aceite motor de alta viscosidad calentándolo para hacerlo líquido.

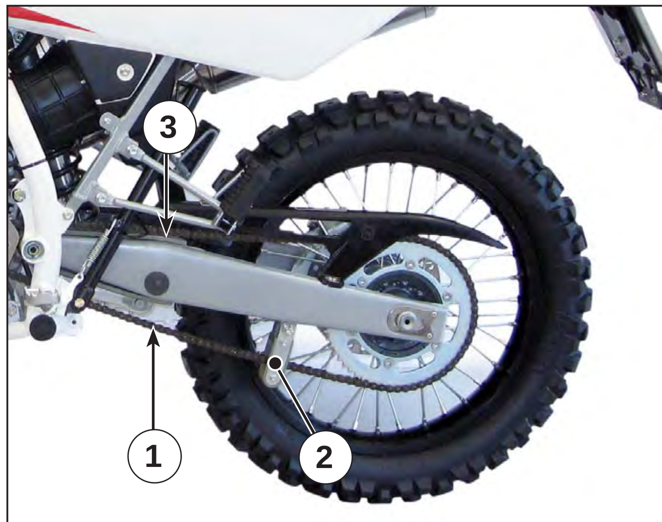
Nota * : como alternativa, es posible utilizar lubricantes en espray adecuados.

ADVERTENCIA*: No permitir que el lubricante para la cadena entre en contacto con el neumático o el disco del freno traseros.

Rodillo guía de la cadena, paso de la cadena, patín de la cadena

Comprobar el desgaste de las piezas arriba señaladas y sustituirlas, si es preciso.

ADVERTENCIA*: Comprobar la alineación de la guía de la cadena. Esta pieza, si se hubiera plegado, podría interferir con la cadena, provocando un desgaste rápido. Además, la cadena podría salirse del piñón.



1 - Rodillo guía de la cadena
2 - Paso guía de la cadena
3 - Patín cadena

DESMONTAJE DE LA RUEDA DELANTERA

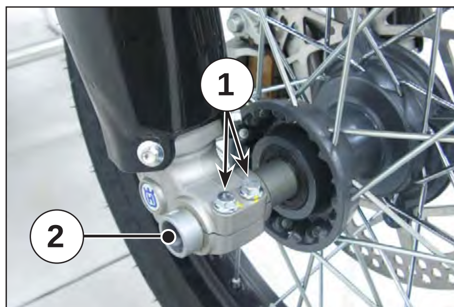
Colocar debajo del motor un caballete o un bloque de apoyo de manera que la rueda delantera quede levantada del suelo.
Aflojar los tornillos (1) que bloquean el pivote de la rueda (2) en los soportes de los vástagos de la horquilla. Bloquear la cabeza del pivote de la rueda y, al mismo tiempo, destornillar el tornillo (3) del lado opuesto; extraer el pivote de la rueda.

Nota *:
Con la rueda desmontada, no tire de la palanca del freno para no provocar el avance de los pistones de la pinza. Después del desmontaje, colocar la rueda con el disco mirando hacia arriba.

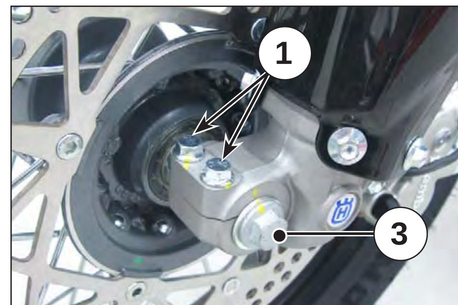


REENSAMBLAJE DE LA RUEDA DELANTERA

Montar el separador (D) izquierdo en el cubo de la rueda.
Insertar la rueda entre los vástagos de la horquilla de tal modo que el disco del freno entre dentro de la pinza.
Insertar por el lado derecho el pivote de la rueda (2) previamente engrasado y golpearlo hasta que encaje en el vástago izquierdo; mientras se ejecuta esta operación conviene girar la rueda. Atornillar el tornillo (3) en el lado izquierdo de la horquilla SIN bloquearlo.
Para tal fin, ejecutar algunos bombeos, presionando hacia abajo el manillar hasta el punto en el cual podamos estar seguros de la perfecta alineación de los vástagos de la horquilla. Parar: Los tornillos (1) en el vástago derecho, el tornillo (3) en el lado izquierdo y los tornillos (1) en el vástago izquierdo.



Nota *:
Después del montaje de la rueda, actuar sobre la palanca de mando freno hasta que las pastillas entren en contacto con el disco.



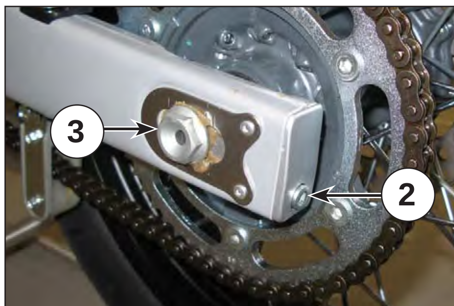
ES

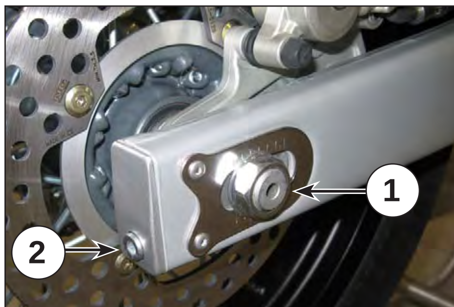
DESMONTAJE DE LA RUEDA TRASERA

Colocar debajo del motor un caballete o un bloque de apoyo de manera que la rueda trasera quede levantada del suelo.
Desatornillar la tuerca (1) del pivote de la rueda (3) y extraiga el pivote. No es necesario aflojar el tensor de cadena (2); de esta manera, el valor de tensión de la cadena permanecerá invariable después de montarlo de nuevo. Extraer la rueda trasera completa teniendo cuidado con los separadores colocados a los lados del cubo de la rueda.
Para el montaje de nuevo, ejecutar estas mismas operaciones por el orden inverso para insertar el disco en la pinza.



Nota *:
Cuando la rueda está desmontada, no accionar el pedal del freno para no provocar el avance de los pistones de la pinza.
Después del desmontaje, colocar la rueda con el disco mirando hacia arriba.
Después de haber montado de nuevo la rueda, accionar el pedal del freno hasta que las pastillas entren en contacto con el disco.





NEUMÁTICOS

Siempre mantener los neumáticos inflados a la presión correcta, que debe corresponder a la que se indica en la tabla "Ficha Técnica" incluida al comienzo de este manual.
Cambiar el neumático siempre que el desgaste supere los valores que figuran en la tabla inferior.

ALTURA MÍNIMA
DE LA BANDA DE RODADURA

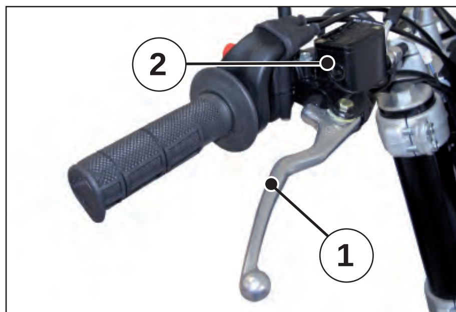
DELANTERO	3 mm (TE); 2 mm (SMR)
TRASERO	3 mm (TE); 2 mm (SMR)

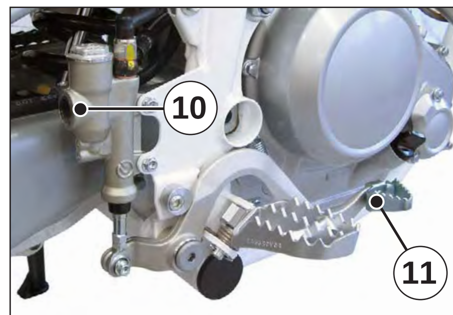
FRENOS

Los principales componentes de los dos sistemas de frenos son: la bomba del freno con su correspondiente palanca (freno delantero) o pedal (freno trasero), el tubo, la pinza y el disco.

LEYENDA
1. Palanca mando freno delantero
2. Bomba freno delantero con depósito aceite
3. Tubo freno delantero
4. Pinza freno delantero
5. Disco freno delantero
6. Depósito aceite freno trasero
7. Tubo trasero
8. Pinza freno trasero
9. Disco freno trasero
10. Bomba del freno trasero
11. Pedal de mando del freno trasero



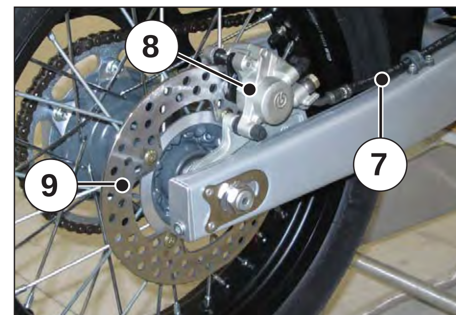




CONTROL INSTALACIÓN DE FRENADO

Controlar periódicamente la instalación de frenado según los plazos indicados en la "Ficha de mantenimiento periódico".

ATENCIÓN *:
Comprobar periódicamente los tubos de conexión (ver "Cuadro de mantenimiento periódico); si las tuberías (3) y (7) presentan signos de desgaste o grietas, será conveniente su sustitución.



ES

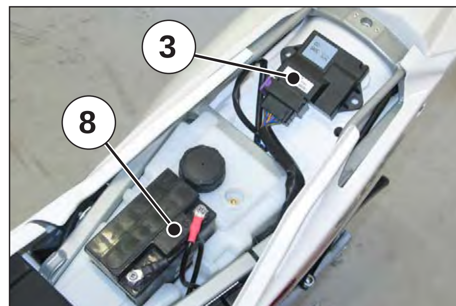
UBICACIÓN COMPONENTES ELÉCTRICOS

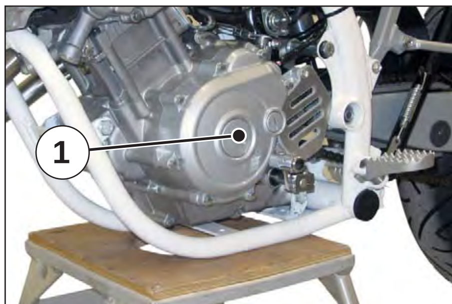
El sistema de encendido está integrado por los siguientes elementos:

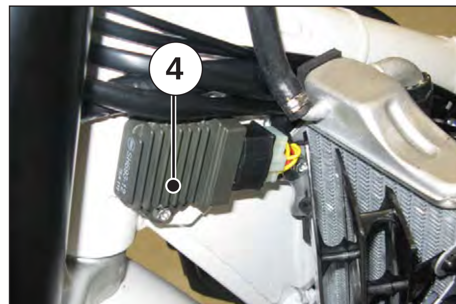
- Generador (1) dentro de la tapa del semicárter izquierdo;
- Bobina electrónica (2) debajo del depósito de carburante;
- Centralita electrónica (3) debajo del asiento;
- Regulador de tensión (4) en el lado izquierdo del chasis cerca del eje de la dirección.
- Bujía de encendido (5) a la derecha de la culata cilindro;
- Motor de arranque 12V-700W (6) detrás del cilindro del motor;
- Telerruptor de arranque eléctrico (7) con los correspondientes fusibles colocado en el lado derecho del chasis trasero;

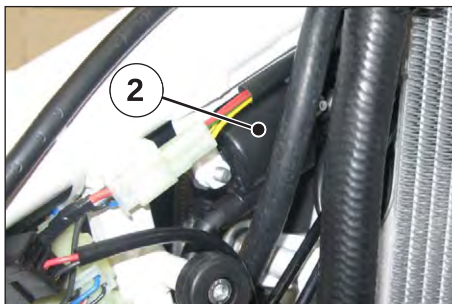
El sistema eléctrico está integrado por los siguientes elementos:

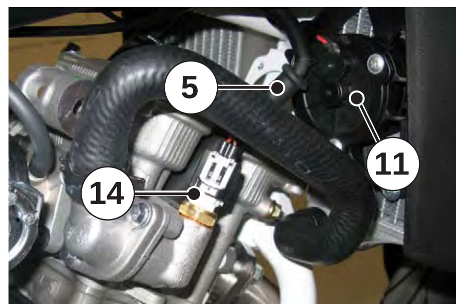
- Batería 12V-14Ah (8) debajo del asiento;
- Dispositivo intermitentes (9) colocado en el lado izquierdo del chasis trasero;
- Relés colocados en el lado izquierdo del chasis trasero;
  - Relé (10) del ventilador eléctrico;
  - Relé (10B) de avisador acústico, intermitentes, luces de stop, luces de cruce, luces de carretera;
- Ventilador eléctrico (11);
- Fusible (12) colocado en la placa porta-aplicaciones lado izquierdo chasis trasero;
  Fusible 30A - protección electroventilador.
- Sensor temperatura aire (13) colocado en el interior de la caja filtro debajo del telerruptor de arranque.
- Sensor (14) temperatura de refrigerante;
- Proyector (15) con bombilla halógena biluz de 12V-35/35W y bombilla de luces de posición de 12V-5W;
- Faro trasero (16) de led;
- Intermitentes (17) de 12V-10W;
- Recalentador (18) colocado en el lado izquierdo del carburador.
- Avisador acústico (19) colocado en el lado delantero derecho cerca del radiador.

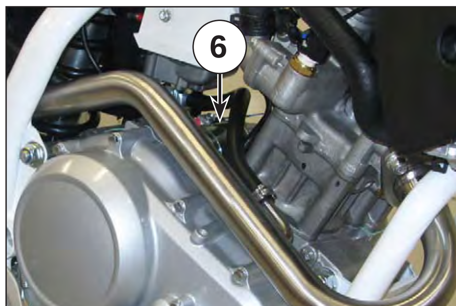


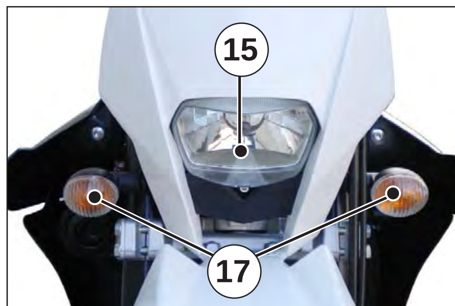






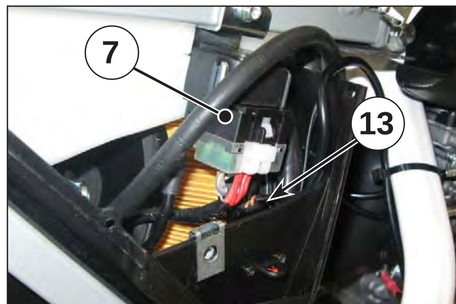


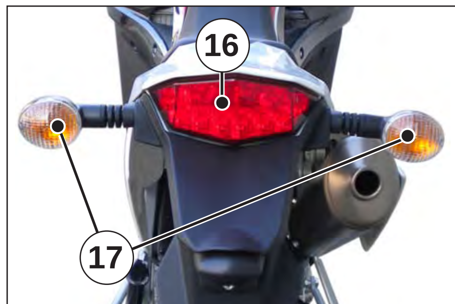


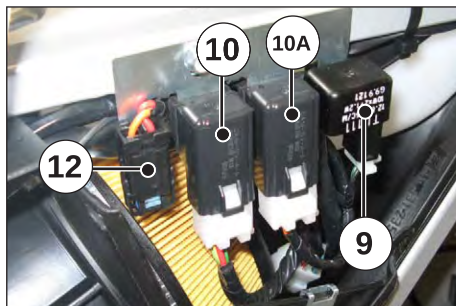


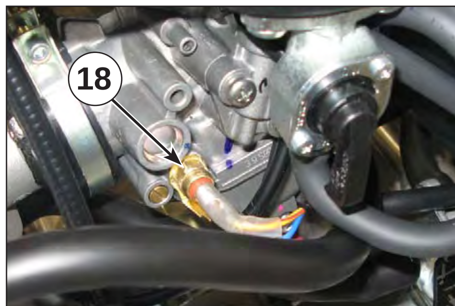


ES









BATERÍA

La batería, de tipo hermético, no requiere mantenimiento. Cuando se noten pérdidas de electrólito o anomalías en el sistema eléctrico, acudir al Concesionario HUSQVARNA.
Si se tiene previsto no utilizar la motocicleta durante mucho tiempo, se aconseja desconectar la batería del sistema eléctrico y guardarla bien protegida de la humedad.
- Después de un uso intenso de la batería, se recomienda un ciclo de carga lenta (1,4A durante 10 horas para batería 12V-14Ah).
- Se recomienda utilizar la recarga rápida sólo en situaciones de extrema necesidad, ya que se reduce enormemente la vida de los elementos de plomo (2,5A durante 2 horas para batería 12V-14Ah).

RECARGA BATERÍA

Para acceder a la batería (2), proceder de la siguiente manera:
- Retirar el sillín girando hacia la izquierda el perno trasero (1);
- Retirar primero el cable negativo NEGRO o AZUL y, acto seguido, el cable positivo ROJO (a la hora de montar de nuevo la batería, conectar en primer lugar el cable positivo ROJO y, acto seguido, el cable negativo NEGRO o AZUL);
- Extraer la batería (2) de su alojamiento.

Asegurarse, con ayuda de un voltímetro, de que la tensión de la batería no sea inferior a 12,5V.
En caso contrario, la batería necesita un ciclo de recarga.

Utilizar un cargador de baterías de tensión constante y conectar en primer lugar el cable positivo ROJO con el borne positivo de la batería y después el cable negativo NEGRO o AZUL al borne negativo de la batería.

La tensión de reposo no se estabiliza a un valor constante hasta después de transcurridas algunas horas, por lo cual se aconseja NO medirla inmediatamente después de haber cargado o descargado la batería.

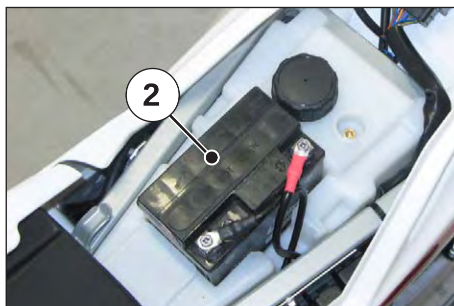
Verificar siempre el estado de carga de la batería antes de instalarla de nuevo en el vehículo.

La batería debe mantenerse limpia y los terminales engrasados.
ATENCIÓN*: La batería contiene ácido sulfúrico. Evitar todo contacto con los ojos, la piel y la vestimenta.
Antídoto:
EXTERNAMENTE: - Enjuagar con agua.
INTERNAMENTE: - Beber grandes cantidades de leche o agua. Después de la leche, tomar magnesia, huevos batidos o aceite vegetal. Solicitar inmediatamente asistencia médica.
Ojos: enjuagar con agua durante al menos 15 minutos y llamar a un médico.

ATENCIÓN*: En caso de no utilizar la batería durante un largo período de tiempo, debe recargarse con ciclo de carga lenta (1,4A durante 10 horas para batería de 12V-14Ah) por lo menos cada tres semanas.

ATENCIÓN*: Las baterías producen gases explosivos. A la hora de cargar o utilizar la batería en ambientes cerrados, asegurar una buena ventilación. Cuando se utilice un cargador de baterías, conectar la batería al cargador antes de encenderlo. Esto evitará la formación de chispas cerca los bornes de la batería que podrían incendiar los gases contenidos en la batería.





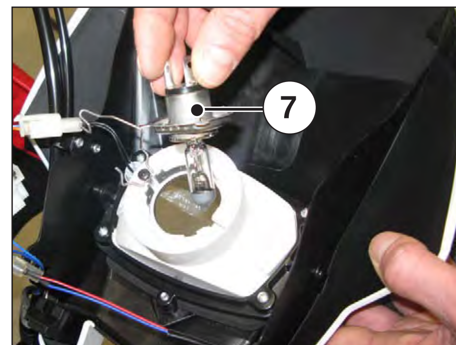
SUSTITUCIÓN DE LAS BOMBILLAS DEL FARO DELANTERO

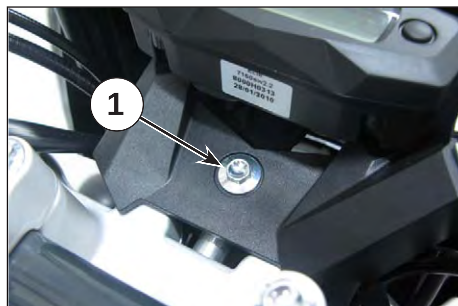
Para acceder a las bombillas del faro delantero, debe procederse del modo siguiente:

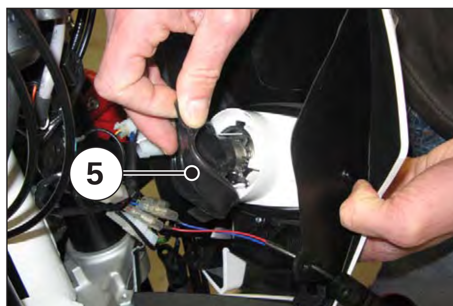
- Desenroscar el tornillo (1) y retirar la cúpula (2) junto con el faro (3);
- desenchufar el conector (4) de la bombilla;
- quitar la caperuza de goma (5);
- desenganchar las pinzas (6) de retención de la bombilla y extraer la bombilla (7);

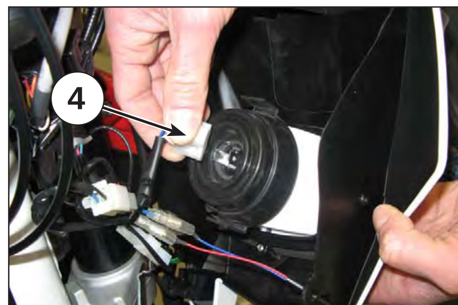
Nota*:
La bombilla (7) del faro delantero es halógena; al sustituirla, asegurarse de no tocar con las manos desnudas la parte de vidrio.

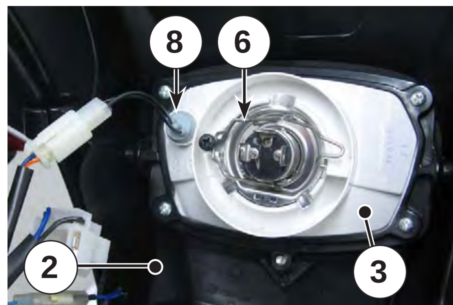
Para sustituir la bombilla de las luces de posición, (8) basta quitarla del casquete interno.
Una vez efectuada la sustitución, proceder al remontaje actuando en sentido inverso.











ES

PILOTO TRASERO

El faro trasero (1) es del tipo con LEDs. En caso de que no funcione, se debe sustituir.

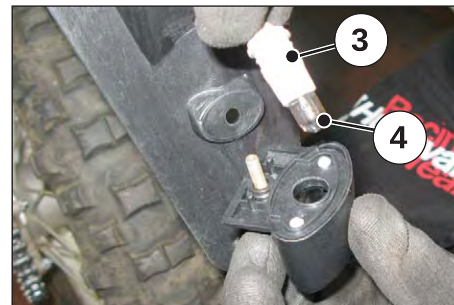


SUSTITUCIÓN BOMBILLA LUCES MATRÍCULA

- Desatornillar el tornillo (1) y desmontar las luces de la matrícula (2) del guardabarros;
- extraer el portalámparas (3) junto con la bombilla (4) del soporte;
- tirar de la bombilla (4) para extraerla del portalámparas;

Una vez realizada la sustitución, proceder por el orden inverso para montar de nuevo la bombilla.





REGULACIÓN FARO DELANTERO

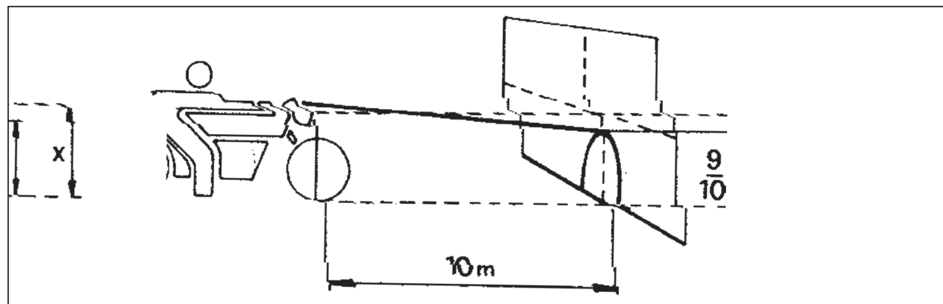
Para verificar si el faro está orientado en el sentido correcto, colocar la motocicleta, con los neumáticos inflados a la presión correcta y con una persona en el asiento, perfectamente perpendicular son su eje longitudinal.
Frente a una pared o a una pantalla, situada a 10 metros del faro, trazar una línea horizontal correspondiente a la altura del centro del faro y una vertical en línea con el eje longitudinal del vehículo.

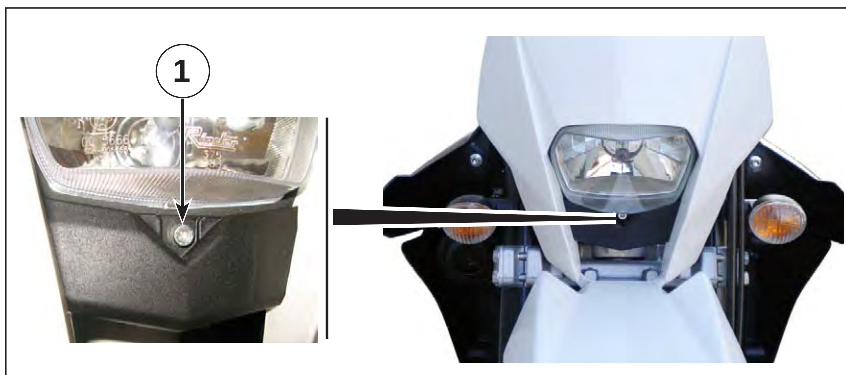
Efectuar tal comprobación, a ser posible, en la penumbra.
Encendiendo las luces de cruce, el límite superior de delimitación entre la zona oscura y la zona iluminada debe quedar situado a una altura no superior a 9/10 de la altura desde el suelo al centro del faro.

Si es necesario modificar la orientación, proceder de la siguiente manera:

- Actuar sobre el tornillo (1) de regulación;
  apretarlo para subir el haz luminoso;
  aflojarlo para subir el haz luminoso.

Una vez realizada la regulación, para montar de nuevo el faro delantero, proceder por el orden inverso.





APÉNDICE

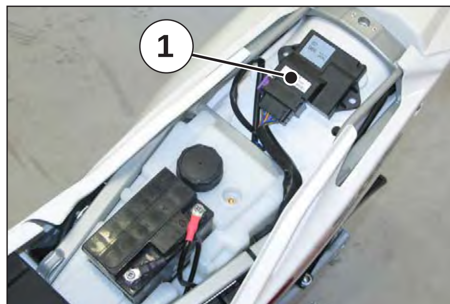
INACTIVIDAD PROLONGADA

Cuando se desee dejar de utilizar la motocicleta durante un cierto tiempo, efectuar la siguiente preparación:
- Limpiar completamente la motocicleta.
- Descargar el combustible del depósito.
- Llenar el depósito con combustible mezclado con un estabilizador

ATENCIÓN *:
No verter al medio ambiente el carburante eliminado y hacer girar el motor al aire libre, no en sitios cerrados.

- Lubricar la cadena de la transmisión secundaria y todas las transmisiones flexibles.
- Al fin de evitar la formación de herrumbre, proyectar aceite sobre todas las superficies metálicas no barnizadas. Evitar que las piezas de goma o los frenos entren en contacto con el aceite.
- Poner la motocicleta sobre un apoyo o un caballete de manera que ambas ruedas no toquen el suelo (en el caso de que no se pueda proceder de esta manera, colocar unas tablas debajo de las ruedas para evitar que los neumáticos permanezcan en contacto con la humedad).
- Colocar una bolsa de plástico sobre el tubo de escape para evitar que entre humedad.
- Cubrir la motocicleta para protegerla del polvo y la suciedad.

A la hora de poner de nuevo en marcha la motocicleta, proceder de la siguiente manera:
- Asegurarse de que la bujía esté apretada.
- Llenar el depósito de combustible.
- Hacer girar el motor para calentar el aceite y luego descargar el mismo.
- Verter aceite fresco en el cárter.
- Comprobar todos los puntos citados en la sección “Controles y Reglajes” (Apéndice A).
- Lubricar todos los puntos citados en la sección “Lubricación” (Apéndice A).





LIMPIEZA

Antes del lavado de la motocicleta, es necesario proteger oportunamente del agua las siguientes piezas:
a) Abertura posterior del escape;
b) Aspiración filtro aire;

NO INSISTIR CON CHORROS DE AGUA O DE AIRE A ALTA PRESIÓN sobre las PARTES ELÉCTRICAS, especialmente la centralita electrónica (1) y el tablero de mandos (2).

Tras el lavado:
- Lubricar los puntos citados en el “Cuadro de Mantenimiento” (Apéndice A).
- Calentar brevemente el motor
- Antes de conducir la motocicleta, probar los frenos.

ATENCIÓN* : No lubricar o pasar cera sobre los discos del freno para no provocar una pérdida de eficiencia del sistema de frenos con el consiguiente riesgo de accidentes. Limpiar el disco con disolventes tipo acetona.

OPERACIONES DE PRE-ENTREGA

Descripción	Operación	Pre- entrega
Aceite motor	Control nivel	❏
Nivel de aceite de la mezda	Control nivel	❏ ❊
Líquido de refrigeración	Control/Restablecimiento nivel	❏
Instalación de refrigeración	Control pérdidas	❏
Electroventilador	Control funcionamiento	❏ ❊❊
Bujías	Control / Sustitución	❏
Cuerpo mariposa/Carburador	Control y regulación	❏
Fluido frenos y embrague	Control nivel	❏
Frenos/Embrague	Control funcionamiento	❏
Frenos/Embrague	Control circuito	❏
Mando acelerador	Control funcionamiento	❏
Mando acelerador	Comprobación/ajuste juego	❏
Mando estarter	Control funcionamiento	❏
Transmisiones/mandos flexibles	Control / Regulación	❏
Cadena de transmisión	Control / Regulación	❏

Descripción	Operación	Pre- entrega
Neumáticos	Control presión	❏
Caballete lateral	Controllo funcionamiento	❏
Interruptor caballete lateral	Control funcionamiento	❏
Instalación eléctrica	Control funcionamiento	❏
Instrumentos	Control funcionamiento	❏
Luces / Señales visivas	Control funcionamiento	❏
Claxon	Control funcionamiento	❏
Faro delantero	Control funcionamiento	❏
Interruptor encendido	Control funcionamiento	❏
Cerraduras	Control funcionamiento	❏
Apriete tornillos y tuercas	Verificación / apriete	❏
Abrazaderas	Verificación / apriete	❏
Lubrificación general		❏
Ensayo de la motocicleta		❏

❊ : para motocicletas con motores de 2 tiempos

❊❊ : presentes solo en alguno modelos

ES

INDICE ALFABETICO



APPENDICE A

APPENDIX A

APPENDICE A

ANHANG A

APÉNDICE A

TE - SMR 125 2012	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA) SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE HUSQVARNA DEALER) SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS D'UN CONCESSIONNAIRE HUSQVARNA)								
MOTORE - ENGINE - MOTEUR									
	DOPO I PRIMI 1000 Km AFTER THE FIRST 1000 Km APRÈS LES 1000 PREMIERS km	OGNI 3000 Km EVERY 3000 Km TOUS LES 3000 Km	OGNI 6000 Km EVERY 6000 Km TOUS LES 6000 Km	OGNI 9000 Km EVERY 9000 Km TOUS LES 9000 Km	OGNI 12000 Km EVERY 12000 Km TOUS LES 12000 Km	OGNI 15000 Km EVERY 15000 Km TOUS LES 15000 Km	OGNI 18000 Km EVERY 18000 Km TOUS LES 18000 Km	OGNI 21000 Km EVERY 21000 Km TOUS LES 21000 Km	OGNI 24000 Km EVERY 24000 Km TOUS LES 24000 Km
VALVOLE - VALVES - SOUPAPES			C		C		C		C
BILANCIERI DI ASPIRAZIONE/SCARICO - INTAKE/EXHAUST ROCKER ARMS CULBUTEURS D'ADMISSION ET D'ÉCHAPPEMENT				C			C		
CATENA DI DISTRIBUZIONE - TIMING CHAIN - CHAÎNE DE DISTRIBUTION							C		
PATTINO CATENA DI DISTRIBUZIONE - TIMING CHAIN SLIDER PATIN DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION							C		
INGRANAGGIO CONDOTTO DISTRIBUZIONE - TIMING DRIVEN GEAR ENGRENAGE CONDUIT DE DISTRIBUTION							C		
CANDELA ACCENSIONE - SPARK PLUG - BOUGIE D'ALLUMAGE			C/P		S		C/P		S
PIPETTA CANDELA - SPARK PLUG CAP - PIPETTE DE BOUGIE			C		C		C		C
OLIO MOTORE - ENGINE OIL - HUILE MOTEUR	S	S	S	S	S	S	S	S	S
FILTRO ASPIRAZONE OLIO MOTORE - ENGINE OIL INTAKE FILTER FILTRE D'ASPIRATION DE L'HUILE MOTEUR	P			P			P		
CARTUCCIA FILTRO OLIO MOTORE - ENGINE OIL FILTER CARTRIDGE CARTOUCHE DU FILTRE DE L'HUILE MOTEUR	S	S	S	S	S	S	S	S	S

TE - SMR 125 2012	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA) SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE HUSQVARNA DEALER) SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS D'UN CONCESSIONNAIRE HUSQVARNA)								
MOTORE - ENGINE - MOTEUR									
	DOPO I PRIMI 1000 Km AFTER THE FIRST 1000 Km APRÈS LES 1000 PREMIERS km	OGNI 3000 Km EVERY 3000 Km TOUS LES 3000 Km	OGNI 6000 Km EVERY 6000 Km TOUS LES 6000 Km	OGNI 9000 Km EVERY 9000 Km TOUS LES 9000 Km	OGNI 12000 Km EVERY 12000 Km TOUS LES 12000 Km	OGNI 15000 Km EVERY 15000 Km TOUS LES 15000 Km	OGNI 18000 Km EVERY 18000 Km TOUS LES 18000 Km	OGNI 21000 Km EVERY 21000 Km TOUS LES 21000 Km	OGNI 24000 Km EVERY 24000 Km TOUS LES 24000 Km
CONTROLLO GIOCO FRIZIONE PARASTRAPPI FRIZIONE - CLUTCH CUSH DRIVE DAMPER SILENTBLOC DE L'EMBRAYAGE	C		C		C		C		C
FILTRO ARIA - AIR FILTER - FILTRE À AIR	P		P/S		P/S		P/S		P/S

C: CONTROLLARE - CHECK - CONTRÔLER
P: PULIRE - CLEAN - NETTOYER
C/P: CONTROLLARE - CHECK - CONTRÔLER / PULIRE - CLEAN - NETTOYER
S: SOSTITUIRE - CHANGE - REMPLACER
P/S: PULIRE - CLEAN - NETTOYER / SOSTITUIRE - CHANGE - REMPLACER

TE - SMR 125 2012	WARTUNGSPLAN (DIESE ARBEITEN MÜSSEN BEI EINEM HUSQVARNA-VERTRAGSHÄNDLER AUSGEFÜHRT WERDEN) ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO (PARA REALIZAR EN UN CONCESIONARIO HUSQVARNA)								
MOTOR - MOTOR									
	NACH DEN ERSTEN 1000 km DESPUÉS DE LOS PRIMEROS 1000 Km	ALLE 3000 km CADA 3000 Km	ALLE 6000 Km CADA 6000 Km	ALLE 9000 Km CADA 9000 Km	ALLE 12000 Km CADA 12000 Km	ALLE 15000 Km CADA 15000 Km	ALLE 18000 Km CADA 18000 Km	ALLE 21000 Km CADA 21000 Km	ALLE 24000 Km CADA 24000 Km
VENTILE - VÁLVULAS			C		C		C		C
SCHWINGHEBEL AM EINLASS/ AUSLASS - BALANCINES DE ASPIRACIÓN/ESCAPE				C			C		
VENTILSTEUERKETTE - CADENA DE DISTRIBUCIÓN							C		
KETTENSPANNERAUFLAGE VENTILSTEUERKETTE - PATÍN CADENA DE DISTRIBUCIÓN							C		
ANGETRIEBENES ZAHNRAD VENTILSTEUERUNG ENGRANAJE CONDUCIDO DE DISTRIBUCIÓN							C		
ZÜNDKERZE - BUJÍA DE ENCENDIDO			C/P		S		C/P		S
ZÜNDKERZENSTECKER - PIPETA BUJÍA			C		C		C		C
MOTORÖL - ACEITE MOTOR	S	S	S	S	S	S	S	S	S
MOTORÖL-ANSAUGFILTER - FILTRO DE ASPIRACIÓN ACEITE MOTOR	P			P			P		
MOTORÖL-FILTERPATRONE - CARTUCHO DEL FILTRO ACEITE MOTOR	S	S	S	S	S	S	S	S	S
REISSSCHUTZ KUPPLUNGE - DISPOSITIVO ANTIVIBRACIÓN EMBRAGUE	C		C		C		C		C

TE - SMR 125 2012	WARTUNGSPLAN (DIESE ARBEITEN MÜSSEN BEI EINEM HUSQVARNA-VERTRAGSHÄNDLER AUSGEFÜHRT WERDEN) ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO (PARA REALIZAR EN UN CONCESIONARIO HUSQVARNA)								
MOTOR - MOTOR									
	NACH DEN ERSTEN 1000 km DESPUÉS DE LOS PRIMEROS 1000 Km	ALLE 3000 km CADA 3000 Km	ALLE 6000 Km CADA 6000 Km	ALLE 9000 Km CADA 9000 Km	ALLE 12000 Km CADA 12000 Km	ALLE 15000 Km CADA 15000 Km	ALLE 18000 Km CADA 18000 Km	ALLE 21000 Km CADA 21000 Km	ALLE 24000 Km CADA 24000 Km
LUFTFILTER - FILTRO AIRE	P		P/S		P/S		P/S		P/S

C: KONTROLLIEREN - COMPROBAR
P: REINIGEN - LIMPIAR
C/P: KONTROLLIEREN - COMPROBAR / REINIGEN - LIMPIAR
S: SUSTITUIR
P/S: REINIGEN - LIMPIAR / SUSTITUIR

TE - SMR 125 2012

SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA)
SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE HUSQVARNA DEALER)
SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS D'UN CONCESSIONNAIRE HUSQVARNA)

TELAIO - CHASSIS - CHÂSSIS

	DOPO I PRIMI 1000 Km AFTER THE FIRST 1000 Km APRÈS LES 1000 PREMIERS km	OGNI 3000 Km EVERY 3000 Km TOUS LES 3000 Km	OGNI 6000 Km EVERY 6000 Km TOUS LES 6000 Km	OGNI 9000 Km EVERY 9000 Km TOUS LES 9000 Km	OGNI 12000 Km EVERY 12000 Km TOUS LES 12000 Km	OGNI 15000 Km EVERY 15000 Km TOUS LES 15000 Km	OGNI 18000 Km EVERY 18000 Km TOUS LES 18000 Km	OGNI 21000 Km EVERY 21000 Km TOUS LES 21000 Km	OGNI 24000 Km EVERY 24000 Km TOUS LES 24000 Km
FLUIDO FRENI E FRIZIONE - CLUTCH AND BRAKE FLUIDS LIQUIDE DE FREINS ET DE L'EMBRAYAGE	C		C		C		C		C
COMANDI IDRAULICI FRENI - BRAKE HYDRAULIC CONTROLS COMMANDES HYDRAULIQUES DES FREINS	C		C		C		C		C
USURA PASTIGLIE FRENI - BRAKE PADS WEAR USURE DES PLAQUETTES DE FREINS	C			C			C		
COMANDI FLESSIBILI - BOWDEN CABLES - COMMANDES FLEXIBLES	C		P		P		P		P
COMANDO GAS - THROTTLE - COMMANDE DES GAZ	C	C	C	C	C	C	C	C	C
PRESSIONE E USURA PNEUMATICI - TYRE PRESSURE AND WEAR PRESSION ET USURE DES PNEUMATIQUES	C	C	C	C	C	C	C	C	C
ELETTROVENTILATORE - ELECTRIC FAN - VENTILATEUR ÉLECTRIQUE	C			C			C		
ORIENTAMENTO FASCIO LUMINOSO PROIETTORE - HEADLAMP BEAM HEIGHT ORIENTATION DU FAISCEAU LUMINEUX DU PHARE	C								
IMPIANTO LUCI/SEGNALAZIONI/CLAXON - LIGHTS/INDICATIONS/HORN INSTALLATIONS DES FEUX, DES SIGNALISATIONS, DU KLAXON	C	C	C	C	C	C	C	C	C
BATTERIA - BATTERY - BATTERIE	C	C	C	C	C	C	C	C	C
TENSIONE RAGGI RUOTE - WHEEL SPOKES TENSION TENSION DES RAYONS DES ROUES	C	C	C	C	C	C	C	C	C

TE - SMR 125 2012	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA) SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE HUSQVARNA DEALER) SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS D'UN CONCESSIONNAIRE HUSQVARNA)								
TELAIO - CHASSIS - CHÂSSIS									
	DOPO I PRIMI 1000 Km AFTER THE FIRST 1000 Km APRÈS LES 1000 PREMIERS km	OGNI 3000 Km EVERY 3000 Km TOUS LES 3000 Km	OGNI 6000 Km EVERY 6000 Km TOUS LES 6000 Km	OGNI 9000 Km EVERY 9000 Km TOUS LES 9000 Km	OGNI 12000 Km EVERY 12000 Km TOUS LES 12000 Km	OGNI 15000 Km EVERY 15000 Km TOUS LES 15000 Km	OGNI 18000 Km EVERY 18000 Km TOUS LES 18000 Km	OGNI 21000 Km EVERY 21000 Km TOUS LES 21000 Km	OGNI 24000 Km EVERY 24000 Km TOUS LES 24000 Km
GIOCO CUSCINETTI STERZO - STEERING BEARINGS PLAY JEU DES ROULEMENTS DE DIRECTION	C		C		C		C		C
CATENA TRASM. SECONDARIA/RULLI TENDICATENA SECOND.DRIVE CHAIN/CHAIN TENS.ROLLERS CHAÎNE DE TRANSMISSION SECONDAIRE / ROULEAUX DU TENDEUR DE CHAÎNE	C/L	C/L	C/L	C/L	C/L	C/L	C/L	C/L	C/L
CORONA POST./PIGNONE USCITA CAMBIO GEARB.OUTPUT SPROCKET/REAR SPROCKET COURONNE ARRIÈRE / PIGNON DE SORTIE BOÎTE DE VITESSE			C		S		C		S
VITI CAVALLETTO LATERALE - SIDE STAND SCREWS - VIS DE LA BÉQUILLE LATÉRALE	C		C		C		C		C
CUSCINETTI MOZZI RUOTE - WHEEL HUB BEARINGS ROULEMENTS DES MOYEUX DES ROUES				C			C		
OLIO FORCELLA ANTERIORE - FRONT FORK FLUID - HUILE DE LA FOURCHE AVANT				S/R			S/R		
SERRAGGIO GENERALE BULLONERIA - OVERALL TIGHTENING OF NUTS AND BOLTS SERRAGE GÉNÉRAL DE LA BOULONNERIE	C		C		C		C		C
LUBRIFICAZIONE INGRASSAGGI - LUBRICATION/GREASING LUBRIFICATION ET GRAISSAGES	L	L	L	L	L	L	L	L	L

C: CONTROLLARE - CHECK - CONTRÔLER
L: LUBRIFICARE - LUBRICATE - LUBRIFIER
P: PULIRE - CLEAN - NETTOYER
S: SOSTITUIRE - CHANGE - REMPLACER
R: REVISIONE FORCELLA - FRONT FORK OVERHAUL - RÉVISION DE LA FOURCHE

S/R: SOSTITUIRE - CHANGE - REMPLACER /REVISIONE FORCELLA - FRONT FORK OVERHAUL - RÉVISION DE LA FOURCHE
C /L: CONTROLLARE - CHECK - CONTRÔLER / LUBRIFICARE - LUBRICATE - LUBRIFIER

TE - SMR 125 2012	WARTUNGSPLAN (DIESE ARBEITEN MÜSSEN BEI EINEM HUSQVARNA-VERTRAGSHÄNDLER AUSGEFÜHRT WERDEN) ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO (PARA REALIZAR EN UN CONCESIONARIO HUSQVARNA)								
RAHMEN - CHASIS									
	NACH DEN ERSTEN 1000 km DESPUÉS DE LOS PRIMEROS 1000 Km	ALLE 3000 Km CADA 3000 Km	ALLE 6000 Km CADA 6000 Km	ALLE 9000 Km CADA 9000 Km	ALLE 12000 Km CADA 12000 Km	ALLE 15000 Km CADA 15000 Km	ALLE 18000 Km CADA 18000 Km	ALLE 21000 Km CADA 21000 Km	ALLE 24000 Km CADA 24000 Km
BREMS- UND KUPPLUNGSFLÜSSIGKEIT - LÍQUIDO DE FRENOS Y EMBRAGUE	C		C		C		C		C
HYDRAULISCHE BETÄTIGUNG DER BREMSEN - MANDOS HIDRÁULICOS FRENOS	C		C		C		C		C
VERSCHLEISS DER BREMSBELÄGE - DESGASTE PASTILLAS FRENOS	C			C			C		
BOWDENZÜGE - MANDOS FLEXIBLES	C		P		P		P		P
GASGRIFF - MANDO ACELERADOR	C	C	C	C	C	C	C	C	C
REIFENDRUCK UND ABNUTZUNG - PRESIÓN Y DESGASTE NEUMÁTICOS	C	C	C	C	C	C	C	C	C
KÜHLGEBLÄSE - VENTILADOR ELÉCTRICO	C			C			C		
AUSRICHTUNG SCHEINWERFERSTRAHL ORIENTACIÓN DEL HAZ LUMINOSO DEL FARO	C								
BELEUCHTUNGSANLAGE/ANZEIGEN/HUPE INSTALACIÓN DE LUCES/INTERMITENTES/CLAXON	C	C	C	C	C	C	C	C	C
BATTERIE - BATERÍA	C	C	C	C	C	C	C	C	C
SPANNUNG RADSPEICHEN - TENSIÓN RADIOS RUEDAS	C	C	C	C	C	C	C	C	C
LENKLAGERSPIEL - JUEGO COJINETES DIRECCIÓN	C		C		C		C		C
SEKUNDÄRANTRIEBSKETTE /KETTENSPANNERROLLEN CADENA TRANSM. SECUNDARIA/RODILLOS TENSOR DE CADENA	C/L	C/L	C/L	C/L	C/L	C/L	C/L	C/L	C/L
HINTERER ZAHNKRANZ, AUSGANGSRITZEL GETRIEBE CORONA TRAS./PIÑÓN SALIDA CAMBIO			C		S		C		S

TE - SMR 125 2012	WARTUNGSPLAN (DIESE ARBEITEN MÜSSEN BEI EINEM HUSQVARNA-VERTRAGSHÄNDLER AUSGEFÜHRT WERDEN) ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO (PARA REALIZAR EN UN CONCESIONARIO HUSQVARNA)								
RAHMEN - CHASIS									
	NACH DEN ERSTEN 1000 km DESPUÉS DE LOS PRIMEROS 1000 Km	ALLE 3000 Km CADA 3000 Km	ALLE 6000 Km CADA 6000 Km	ALLE 9000 Km CADA 9000 Km	ALLE 12000 Km CADA 12000 Km	ALLE 15000 Km CADA 15000 Km	ALLE 18000 Km CADA 18000 Km	ALLE 21000 Km CADA 21000 Km	ALLE 24000 Km CADA 24000 Km
SCHRAUBEN SEITENSTÄNDER - TORNILLOS CABALLETE LATERAL	C		C		C		C		C
RADNABENLAGER - COJINETES CUBOS RUEDAS				C			C		
VORDERRAD-GABELÖL - ACEITE HORQUILLA DELANTERA				S/R			S/R		
ALLGEMEINES FESTZIEHEN VON SCHRAUBEN UND BOLZEN APRIETE GENERAL PERNOS	C		C		C		C		C
SCHMIEREN BZW. FETTEN - LUBRICACIÓN ENGRASE	L	L	L	L	L	L	L	L	L

C: KONTROLLIEREN - COMPROBAR
L: SCHMIEREN - LUBRICAR
P: REINIGEN - LIMPIAR
S: AUSWECHSELN - SUSTITUIR
R:REVISION DER GABEL - REVISIÓN HORQUILLA
S/R: AUSWECHSELN - SUSTITUIR / REVISION DER GABEL - REVISIÓN HORQUILLA
C /L: KONTROLLIEREN - COMPROBAR / SCHMIEREN - LUBRICAR